Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 6 / 19. JANUAR 2022

Toyota-Triumph bei der Rallye Dakar

Al-Attiyah fliegt zum vierten Sieg

F1-Interview: Toto Wolff

Finale schmerzt noch immer

Valentino Rossi

MotoGP-Star fährt GT3-Audi

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 06



24h-Rennen in Dubai

WRT-Audi räumt die größten Pokale ab



MotoGP: Marc Márquez

Erstes Interview nach dem Enduro-Unfall



Rallye-WM: Gala in Salzburg

Erster Blick auf die Hybrid-Allradler

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

GASGAS

30 **Rallye Dakar 2022 – Motorrad-Wertung: Sam Sunderland schreibt für GasGas Geschichte**

42 **Eisspeedway – WM-Qualifyer in Schweden: Erfreuliche Überraschung aus deutscher Sicht**



04 **Formel-1-Interview mit Toto Wolff: Der Frust sitzt immer noch tief**

MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Die Meldung der Woche: BMW-Sportchef Mike Krack wird F1-Teamchef bei Aston Martin. Damit sind fast alle Ex-BMW-F1-Ingenieure wieder in der Topklasse.

Wenn ein Sportchef geht, bekommt er freundliche Worte auf den Weg. Selten hat man so viele Sympathiebekundungen von Fahrern und Mitarbeitern der Sportabteilung vernommen als diesmal, nach dem kurzfristigen Abgang von Mike Krack bei BMW Motorsport. Der Luxemburger hatte den Job erst im März 2021 im Rahmen einer großen Umstrukturierung bei BMW, BMW M und BMW Motorsport übernommen. Mit seiner offenen und unkomplizierten Art hatte er die Sympathien schnell auf seiner Seite. Im Motorsportzirkus wurde sein Auftritt geschätzt, egal ob bei der amerikanischen IMSA-Serie oder bei den Organisatoren der Sportwagen-WM in Frankreich.

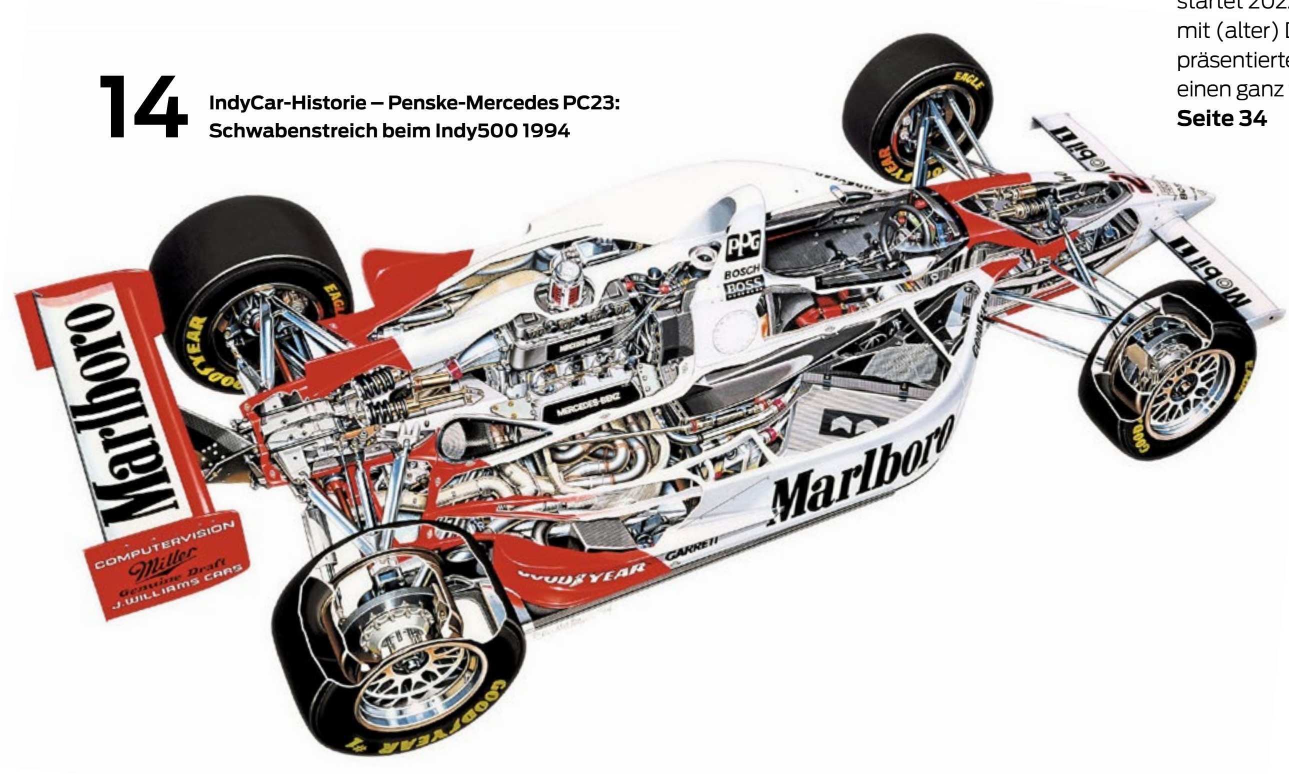
Für BMW ist der Abgang von Mike Krack also ein Verlust. Doch wer als Profi-Ingenieur im Motorsport das Angebot erhält, in der Topklasse als Teamchef zu arbeiten, der kann nicht ablehnen. So ging es auch Andreas Seidl, als er im Januar 2019 das Angebot annahm, McLaren-Teamchef zu werden. Der Bayer verließ seinen damaligen Arbeitgeber Porsche ähnlich abrupt wie jetzt Krack BMW.

Die beiden Ingenieure Seidl und Krack kennen sich übrigens gut, und zwar aus gemeinsamen BMW-Tagen: Krack arbeitete seit 2001 im F1-Team, zwischen 2005 und 2009 war er Chefingenieur beim BMW Sauber F1 Team. Seidl arbeitete ebenfalls von 2000 bis 2009 in der Formel 1 und leitete die Test- und Renneinsätze des Teams. Beide Ingenieure gehören zum gleichen Netzwerk, weshalb es wohl kein Zufall ist, dass jetzt beide wieder in der Formel 1 landen. Und die Geschichte könnte noch weitergehen. Das BMW-F1-Netzwerk hat schon bisher eine erstaunliche Erfolgsrate: Der ehemalige Test- und Renn-Orga-Chef Fritz Enzinger wurde Porsche-Sportboss und ist weiter VW-Motorsport-Konzernkoordinator. Enzinger holte mit Seidl als Teamchef bei Porsche drei Siege in Le Mans und sechs WM-Titel. Mit dabei: Urs Kuratle, Ex-Sauber-Chefmechaniker, heute Leiter LMDh bei Porsche, und Amiel Lindesay, Ex-Sauber-Crew-Chief, mittlerweile Formel E-Teamchef bei Porsche.

Zur alten F1-Gang bei BMW gehört auch der heutige Audi-Boss Markus Duesmann, damals Antriebs-Chef bei BMW Motorsport. Fritz Enzinger arbeitet mit seinem Team weiter am Formel-1-Einstieg des VW-Konzerns, womöglich mit einer Zweimarken-Strategie, gesplittet zwischen Audi und Porsche. Spätestens im Frühjahr wissen wir, ob der Plan aufgeht. Wenn er aufgeht, wäre fast die gesamte F1-Blase aus seligen BMW-Zeiten wieder beieinander. Wer für welches Team oder welchen Hersteller arbeitet, sehen wir dann noch.

Bis dahin wünschen wir Mike Krack viel Glück für seinen neuen Job. Auch wenn sich viele in der Szene fragen, warum der Luxemburger seine F1-Rückkehr an der Seite eines spleenigen und schwierigen Milliardärs vollzieht. Da hätte er noch ein paar Monate warten können – und wäre vielleicht besser dagestanden.

Marcus Schurig
Redakteur



14 **IndyCar-Historie – Penske-Mercedes PC23: Schwabenstreich beim Indy500 1994**

FORMEL-1-STÜHLERÜCKEN
In der Formel 1 jagt eine Personalmeldung die nächste. Erst verlässt Aston-Martin-Teamchef Otmar Szafnauer seinen Posten. Jetzt verabschiedet sich auch noch der Alpine-Technikdirektor. Wie geht es weiter?
Seite 12

RALLYE-ZUKUNFT
Die Rallye-WM steht vor dem Beginn einer neuen Ära. MSa-Reporter Reiner Kuhn war bei der Auftakt-Gala in Salzburg vor Ort und konnte als einer der ersten Journalisten mit FIA-Präsident Mohammed Ben Sulayem sprechen.
Seite 20

NEUSTART IN HIMMELBLAU
So langsam geht es auch in der MotoGP wieder los. Gresini Racing startet 2022 als unabhängiges Team mit (alter) Ducati-Technik. Dafür präsentierte der Rennstall in Bologna einen ganz frischen Look.
Seite 34

WILHELM

Mercedes wurde zum achten Mal in Folge Marken-Weltmeister, hat den Fahrertitel aber verloren. Toto Wolff verrät, wie sehr die Niederlage schmerzt, warum die Formel 1 trotzdem boomt und warum 2022 alles offen ist.

Von: **Michael Schmidt**

Wie tief sitzt die Enttäuschung nach dem Finale?
Sehr tief. Lewis, ich und das ganze Team sind desillusioniert. Wir lieben diesen Sport, weil er ehrlich ist. Die Stoppuhr lügt nie. Aber wenn wir das fundamentale Prinzip der Fairness brechen und die Stoppuhr nicht mehr relevant ist, dann zweifelst du an diesem Sport. Daran, dass dir die ganze Arbeit, Blut, Schweiß und Tränen weggenommen werden können. Ich glaube nicht, dass wir je darüber hinwegkommen, speziell Lewis. Wir können zusammen mit der FIA wenigstens versuchen, es in Zukunft besser zu machen.

Und die Lehre daraus?
Ich erwarte Taten, nicht nur Worte. Wir können in einem Sport, der Sport sein soll, nicht so mit den Regeln freestylen. Es muss vor dem Beginn der nächsten Saison Klarheit über die Regeln geschaffen werden, sodass jeder Fahrer, jedes Team und jeder Fan weiß, was erlaubt ist und was nicht. Am Ende bieten wir Unterhaltung, aber keine Entscheidung sollte um der Show willen gegen die Regeln verstoßen.



WILHELM

Valtteri Bottas (l.) wird 2022 durch George Russell ersetzt. Das könnte für internen Konfliktstoff sorgen

War die Saison trotz Verstappen-Titel eine Erfolgsstory?
Wenn du verlierst, ist es keine Erfolgsstory. Positiv war, wie wir zurückgekommen sind. Nach der Disqualifikation in Brasilien hätte ich gesagt, dass die Fahrer-WM verloren ist. Trotzdem sind wir mit gleichen Punkten in Abu Dhabi losgefahren.

Das Auto ist durch die Regeländerungen mit einem Defizit in die Saison gestartet. Warum hat sich Mercedes da nicht stärker gewehrt?
Wir haben geglaubt, dass wir mit dem Einschnitt am Unterboden zurechtkommen. Bei dem Vorsprung, den wir 2020 hatten, dachten wir, dass wir das kompensieren können. Wir haben es

„Es wird kein Team geben, das eine Sekunde wegfährt“

als eine Art Herausforderung gesehen. Das war eine Fehleinschätzung. Bei den Testfahrten haben wir gemerkt, wie viel Rückstand uns das eingehandelt hat. Ich schätze mal, dass uns das eine Sekunde gekostet hat.

Mercedes hat ein Geheimnis um seine Entwicklungs-Token gemacht. Wäre jetzt ein guter Zeitpunkt, es zu lüften?
Wir haben keinen Token genommen. Wir wollten eine neue Nase bauen, haben aber dann im Rahmen der Kostendeckelung unsere Ressourcen anderswo eingesetzt.

Der Motor wäre für Mercedes fast zum Stolperstein geworden. Warum brach plötzlich die Seuche aus?
Wir haben nicht wegen des Motors die WM verloren, aber es ist richtig, dass wir zum ersten Mal seit acht Jahren Probleme bekommen haben. Zuerst betraf es nur eine Komponente aus einer schlechten Fertigungsserie. Daraus hat sich eine Seuche entwickelt, bei der die Motoren über die Laufzeit mehr Leistung verloren haben als früher.

War Verstappen gegen Hamilton wie Prost vs. Senna?
Nein, das sind ganz andere Typen. Max ist pfeilschnell, hat aber noch nicht die Erfahrung. Lewis fährt am Zenit seines Könnens. Die beiden sind in einer eigenen Klasse gefahren. Sie hatten teilweise 40 bis 45 Sekunden Vorsprung auf den Drittplatzierten.

Wie ist der aktuelle Formel-1-Boom möglich mitten in einer weltweiten Krise?
Es hat sich schon 2020 abgezeichnet, dass wir ein jüngeres Publikum anlocken. Man könnte fast von einer Wachablösung der Generationen sprechen. Netflix hat eine neue Dimension in den Sport gebracht. Plötzlich wurden die Charaktere für Leute interessant, die vorher den Sport nicht verfolgt haben.

Wie groß ist die Gefahr, dass der Neustart 2022 gegen die Saison 2021 alt aussieht?
Es gibt keinen makro- oder mikroökonomischen Grund, warum die Formel 1 nicht weiter prosperiert, außer Corona trifft uns noch einmal sehr hart. Der Sport ist hip, das Interesse ist enorm, und die Reichweiten sind so gut wie noch nie. Wir fahren 2022 in Miami ein zweites Rennen in den USA, 2023 vielleicht sogar ein drittes. Alle Zeichen deuten auf eine positive Zukunft hin.

> „Es muss vor der Saison Klarheit über die Regeln geschaffen werden, sodass jeder Fahrer, jedes Team und jeder Fan weiß, was erlaubt ist und was nicht.“
>
> Toto Wolff

Haben Sie keine Angst, dass ein Team vorne davonfährt?
Ich glaube, dass durch die Budgetdeckelung vieles angeglichen wird. Wenn einer ein Schlupfloch findet, werden es alle nachbauen. Es kann im ersten Jahr noch Unterschiede geben. Danach wird es sich ausgleichen. Es wird kein Team mehr geben, das eine Sekunde vorneweg fährt.

Red Bull hat sein 2021er Auto lange entwickelt und Zeit für das neue Auto verschenkt. Ist das Ihr Vorteil?
Das haben wir letztes Jahr auch schon geglaubt. Dann wurde das Reglement geändert, und unser Zeitvorsprung war dahin. Die Entwicklungskurve für die 2022er Autos steigt so stark an, dass du nicht vorhersagen kannst, wer es besser und gescheiter macht.

Die Top-Teams waren zunächst keine Anhänger der Budgetdeckelung. Wie denken Sie heute darüber?
Natürlich waren die Teams, die tiefe Taschen hatten, nicht besonders erfreut, dass uns da ein Vorteil genommen wurde. Das Ganze ist aber in ein Wettrüsten zwischen Red Bull, Ferrari und uns ausgeartet. Jetzt wird das alles ausgeglichener sein. Ich glaube, dass in Zukunft fünf oder sechs Teams für Siege infrage kommen. Das ist für den Sport gut. Es gewinnt auch nicht immer das gleiche Team den Superbowl.

Ab wann wird Mercedes in der Formel 1 profitabel sein?
Ab der Saison 2021.

Motor eingeschlossen?
Motor ausgeschlossen. Also exklusive Motorentwicklungskosten.

Wie viel ist das Mercedes-Team wert, und wie viel wird es in fünf Jahren wert sein?
Ich glaube, dass wir uns den Bewertungen der amerikanischen NBA- und NFL-Teams nähern. Wir werden klar Gewinne schreiben, und damit lässt es sich einschätzen, wie du bewertet wirst. Bei uns gibt es nur eine limitierte Zahl von zehn Lizenzen. Es kann nur ein neues Team dazukommen, wenn alle anderen zustimmen. Der Eintrittspreis liegt mit 200 Millionen Dollar sehr hoch. Uns ist wichtig, dass nicht nur Mercedes profitabel sein wird, sondern dass auch die anderen Teams nachziehen. Ich denke, Ferrari und McLaren werden die nächsten sein. Das erhöht den Glaubwürdigkeitsfaktor der ganzen Serie. Der Vorteil des Kostendeckels ist, dass jeder Neuzugang weiß, worauf er sich einlässt. Er weiß, dass niemand mehr als die 145 oder 140 Millionen Dollar ausgeben darf. Damit kann er an der Spitze mitfahren. In der Vergangenheit hat keiner gewusst, wie viel es kosten würde, um gegen Ferrari, Red Bull oder Mercedes anzutreten.

Wären zwölf Teams nicht besser als zehn?
Ich finde zehn gut. Mehr verwässern nur die Einkommen.

Die Formel 1 bastelt seit anderthalb Jahren an einem neuen Motor-Reglement für 2026. Warum braucht man vier Jahre, um einen neuen Motor zu bauen?
Die Entwicklungszeit bei einem Automobilhersteller dauert einfach so lange. Das ist ein ganz neuer Antrieb mit nachhaltigem Kraftstoff. Wenn du das vernünftig machst, braucht das seine Zeit.

Bei welcher Summe müsste dann der Kostendeckel für die Motoren liegen?
Bei 70 Millionen Dollar. Ab dem Moment, an dem der neue Motor fertig ist.

Es wurde lange am Technik-Reglement gefeilt, auch, um es Neueinsteigern nicht zu leicht zu machen. Haben die etablierten Hersteller Angst vor Audi und Porsche?
Überhaupt nicht. Es wäre sensationell, wenn die beiden dazustoßen. Das muss man auch unterstützen. Aber wir wollten auch sicherstellen, dass die drei aktuellen Hersteller respektiert werden, wenn das Regelwerk entwickelt wird.

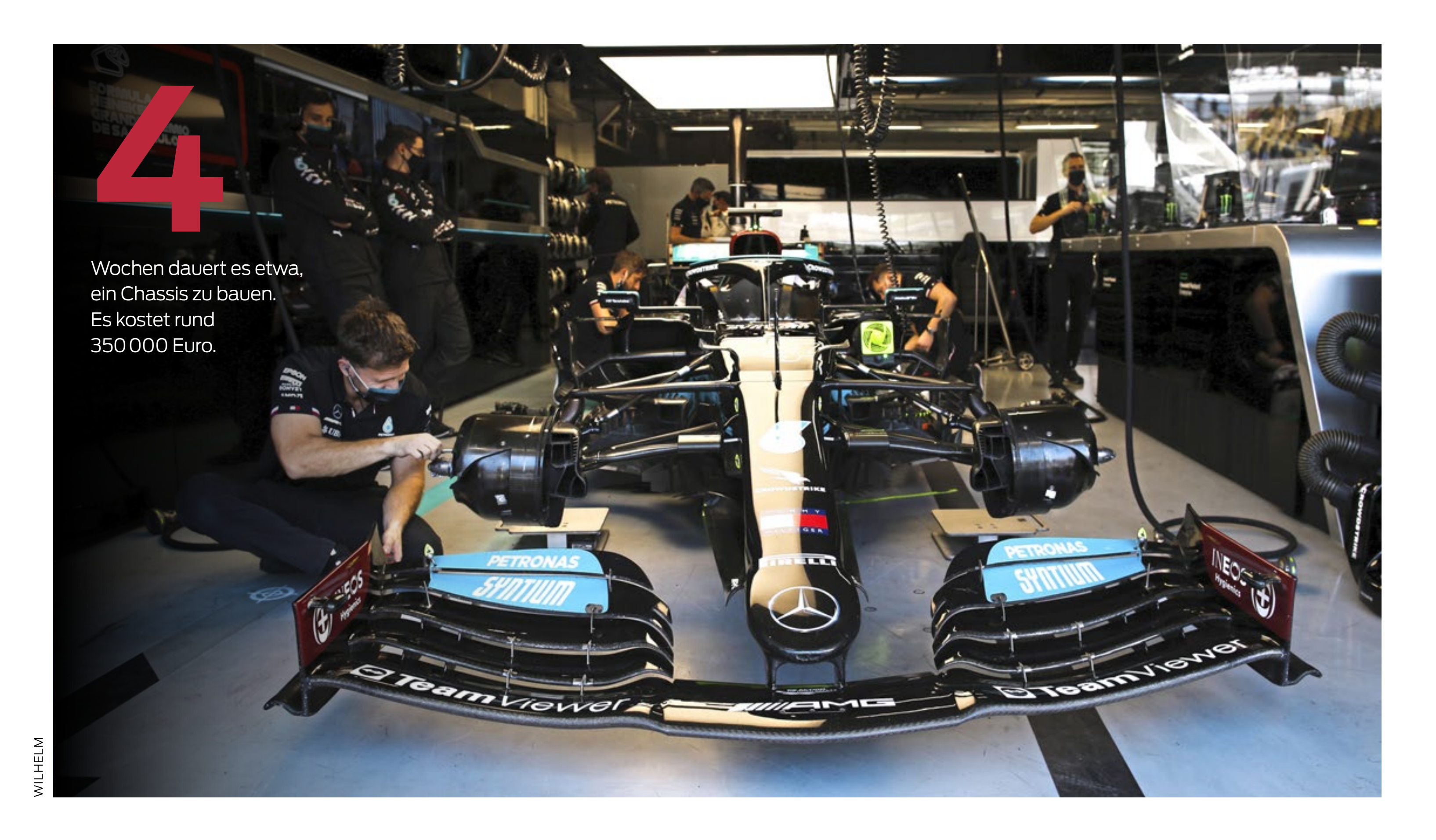
In der kommenden Saison kommt mit George Russell der „englische Verstappen“ ins Mercedes-Team. Wird es schwerer, das interne Duell unter Kontrolle zu halten?
Ich würde mir wünschen, dass wir zwei pfeilschnelle Fahrer haben, die um den Sieg fahren. Und wenn nicht, dann brauchen wir diese Fahrer, um unser Auto zurück auf die Siegerstraße zu bringen.

Besitzt Hamilton die Größe, eine Niederlage gegen einen jungen Fahrer wie Russell wegzustecken?
Die Größe von Lewis wird oft zu Unrecht hinterfragt. Selbst nach den Ereignissen in Abu Dhabi hat er Max sofort gratuliert. Lewis will nur eines: Einen fairen Wettbewerb auf der Strecke. Den werden wir liefern. ■



Toto Wolff

Geburtstag: 12. Januar 1972
Geburtsort: Wien
Herkunftsland: Österreich



4

Wochen dauert es etwa, ein Chassis zu bauen. Es kostet rund 350 000 Euro.

WILHELM

Rennwagen

Mit dem GP Abu Dhabi 2021 endete eine Ära. Die bekannten Rennwagen haben ausgedient und wandern ins Museum. Sie machen Platz für eine neue Fahrzeug-Generation, die ab dieser Saison die Champions League des Motorsports noch attraktiver machen soll. Doch bevor wir das neue Kapitel aufschlagen, wollen wir die Auslaufmodelle noch einmal würdigen. Wir haben uns die Zahlen zu den aerodynamisch komplexesten Autos in der Geschichte besorgt.

Von: **Andreas Haupt**

6500

Aus so vielen Teilen besteht der Mercedes W12, wenn man den Motor nur als ein einziges Bauteil zählt. 93 Prozent der Teile verstecken sich unter der Verkleidung.

400

Sensoren verrichten in einem Formel-1-Auto ihren Dienst.

220 000

Euro kostet das Achtgang-Getriebe in etwa, das an den hochkomplexen Motor andockt.

1200

Aus so vielen Einzelteilen wird das Getriebe zusammenbaut. Es ist nach dem Motor das schwerste Bauteil im Rennwagen.

10

Kühler sorgen dafür, dass es unter der Verkleidung nicht zu heiß wird.

48 000

Datenkanäle. So viele allein gibt es zur Power Unit. Zu Zeiten des V8-Saugers waren es gerade einmal 5600. Nicht alle Kanäle sind rein auf die Power Unit ausgerichtet. Es gibt auch Interaktionen mit dem Chassis. Zum Beispiel zwischen der Elektromaschine MGU-K, die im Schleppbetrieb Energie gewinnt, und dem Brake-by-Wire-System. Hier braucht es die richtige Balance, um die Hinterachse nicht zu überbremsen.



XPB

100 000

Euro kalkulieren die Teams für den Frontflügel. In etwa genauso viel kostet der Unterboden.

oder Rakete?

50

Megabyte an Daten pro Kilometer erzeugt ein Formel-1-Auto im Renntrimm.

10 000

Das ist in etwa die Summe der Teile, aus der die Power Unit zusammengestellt wird. Auch 2022 fährt die Formel 1 weiterhin mit 1,6 Liter großen Turbomotoren, einer Batterie und zwei Elektromaschinen (MGU-H und MGU-K). Die Power Unit darf gemäß Reglement ein Mindestgewicht von 150 Kilogramm nicht unterschreiten.



MERCEDES

2x2x1

Millimeter ist ein Temperatursensor klein. Er wiegt weniger als ein Gramm. Ein Drucksensor bringt dagegen immerhin 3,6 Gramm auf die Waage.

3

Kameras sind am Auto angebracht.

25

Steuergeräte befinden sich unter der Verkleidung.



MOTORSPORT IMAGES

15000

Euro bezahlen die Teams für den Halo-Cockpitschutz. Ohne die Aufsätze, die sie aus aerodynamischen Gründen selbst draufmachen.



WILHELM

2,25

Sekunden. Das ist der beste Beschleunigungswert von 0 auf 100 km/h, den Mercedes je gemessen hat. Er wurde bei den Wintertestfahrten 2020 in Barcelona aufgestellt. In einem Rennen liegt der beste Wert bei 2,4 Sekunden – so schnell beschleunigte der schwarze Silberpfeil in Silverstone 2020.

25000

Euro. So hoch sind die Materialkosten für einen Satz Bremsen rundum.

720

Löcher hat eine Bremsscheibe.

55

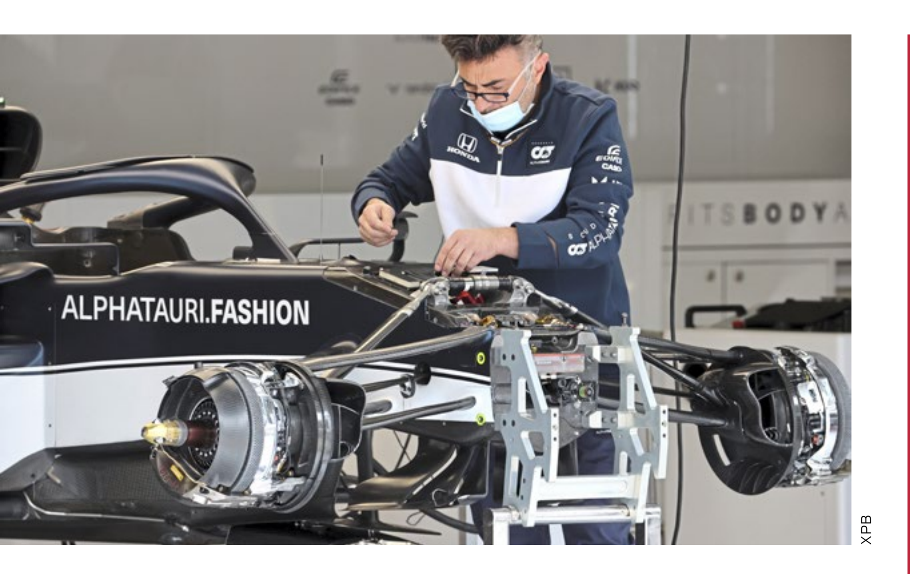
Meter. In dieser kurzen Distanz entschleunigt der Mercedes von 300 auf 100 km/h. Von 100 km/h bis zum Stillstand messen die Teams nicht, weil es keine wirkliche Relevanz für sie hat. Bei geringen Geschwindigkeiten reißt der Abtrieb durch die Aerodynamik ab.

65000

Euro: Das ist der Wert eines Heckflügels, wie uns ein Mittelfeldteam verriet.



XPB



XPB

293 000

Euro werden als Preis für einen ganzen Satz Dreiecksquerlenker rundum genannt.

7

Hauptflüssigkeiten zirkulieren durch ein Auto: Benzin, Öl, Wasser, Hydraulikflüssigkeit, ein Mittel für die ERS-Kühlung, Bremsflüssigkeit, Fahrergetränk. Es gibt über 50 Leitungen, durch die sie fließen. Wenn eine versagt, zwingt das zur Aufgabe. Ausgenommen die Leitung zum Fahrer. Der muss dann halt ohne Trinkversorgung bis ins Ziel kommen.

5000

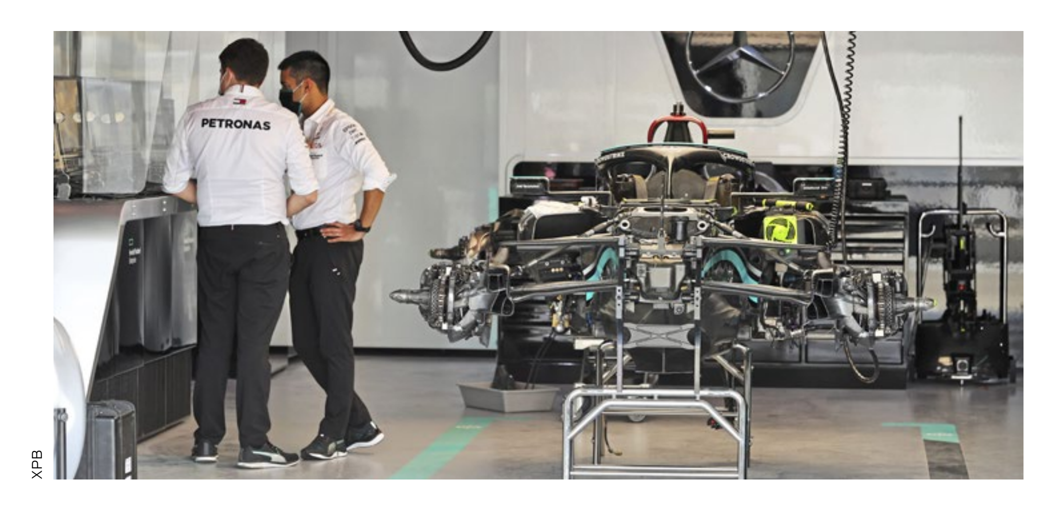
Meter. So lang ist der Kabelstrang, wenn man ihn ausbaut und auf den Boden legt.

230

Stunden dauert es, um den Mercedes-F1-Renner zu lackieren. Wie viele Liter werden gebraucht? Schweigen …

60

Mannstunden dauert es, um den Mercedes in der Garage zusammenzuschrauben, sobald alle Transportkisten an der Rennstrecke verladen sind.



XPB

5,2

Gramm. Das ist der höchste Wert, den Mercedes je in einer Kurve aufgestellt hat. Die G-Kräfte lagen für mehr als eine halbe Sekunde in der schnellen Schikane von Melbourne (Kurve 11–12) und in Pouhon in Spa-Francorchamps an. In Silverstone, Hockenheim und Shanghai wurden Werte von 5,1 g in Kurven verzeichnet. Wenn man die Einschränkung von einer halben Sekunde ausklammert, sprang sogar mal ein Wert von 9 g heraus. Das war bei einem Richtungswechsel in Silverstone.

1

Überwachungssystem gibt es pro Reifen. Es sendet Informationen zu Druck und Temperatur an den zentralen Daten-Logger – ähnlich wie in einem Straßenauto.



XPB

B.R.M. P201

Das letzte Aufbäumen

Der P201 war der letzte B.R.M., der auf das Podium fuhr und WM-Punkte einsammelte. Das mit französischem Geld finanzierte erzbritische Auto leitete den Niedergang der Traditionsmarke aus Bourne ein.

Von: **Michael Schmidt**

B.R.M. war der britische Ferrari. Nur nicht so erfolgreich. Immerhin wurde das komplette Auto unter einem Dach in der englischen Kleinstadt Bourne hergestellt. Chassis, Motor, Getriebe, alles aus einer Hand. Der Rennstall, der 1951 zum ersten Mal in der Formel 1 auftauchte, hatte auch seine guten Tage. 1962 wurde Graham Hill im B.R.M. P57 Weltmeister. 17 Siege und elf Pole-Positions trugen zum Ruhm der Marke bei. B.R.M. stand aber auch für verrückte technische Ideen. Einen V16 und einen H16-Motor. Ein Auto mit einer zentralen Scheibenbremse im Heck. Ein vollverkleidetes Cockpit.

Nach einer Flaute in den späten 60er-Jahren erholte sich der britische Nationalrennstall zu Beginn des nächsten Jahrzehnts wieder. Tony Southgate stellte mit dem P153 und dem P160 zwei Autos auf die Räder, die Rennen gewannen. Der extrem hecklastige P180 dagegen war ein Flop. So musste B.R.M. 1973 für sein Fahrertrio Clay Regazzoni, Jean-Pierre Beltoise und Niki Lauda noch einmal auf modifizierte P160E zurückgreifen. Platz 6 in der Konstrukteurswertung und zwölf WM-Punkte waren Hauptsponsor Marlboro zu wenig. Der Tabakkonzern platzierte seine Jetons fortan bei McLaren. Regazzoni und Lauda seilten sich zu Ferrari ab. Beltoise blieb.

Geld aus Frankreich

Und so wurde das britischste aller Teams im Feld plötzlich französisch. Die Neuzugänge Henri Pescarolo und François Migault brachten Geld von der Motorölfirma Motul mit. Die rot-weiße Lackierung verwandelte sich in ein gewöhnungsbedürftiges Grün-Grau. Und nicht nur das. B.R.M. wollte mit dem P201 für 1974 noch einmal durchstarten. Chefdesigner Mike Pilbeam brach dabei mit den Konstruktionsprinzipien seines Vorgängers Southgate.

> „Ich habe dreieckigen Seitenkästen den Vorzug gegeben, weil diese Form weniger Abtrieb kostet, wenn der Fahrer in die Kurve einlenkt."
>
> Mike Pilbeam

Die runden Formen des Chassis mussten einem trapezförmigen Querschnitt weichen. Das Auto hatte nach dem Vorbild des Brabham BT42 schräg abfallende Seitenkästen, die hinter dem Cockpit die Kühler Huckepack trugen. Nur die Sportwagennase erinnerte noch an seinen Vorgänger. Die beiden kleinen Eintrittsöffnungen dienten auch der Kühlung der Bremsen, die vorne wie hinten innen lagen. Inzwischen hatte man das heikle Konzept der Bremswellen an der Vorderachse, das Jochen Rindt 1970 im Lotus noch zum Verhängnis wurde, im Griff. Vier Jahre später hatte man beim Material und der Verarbeitung der Wellen dazugelernt. Bei den Aufhängungen blieb Pilbeam ganz konventionell. Stoßdämpfer und Federn lagen außen und standen damit voll im Fahrtwind. Der Radstand wurde um elf Zentimeter verlängert.

Zu wenig Power

Der B.R.M. P201 zeichnete sich durch eine ausgezeichnete Straßenlage und geringen Reifenverschleiß aus. Die Fahrer konnten oft die weichsten Gummimischungen aus dem Firestone-Angebot wählen. Es half ihnen aber nur bedingt. Der revidierte Zwölfzylinder mobilisierte entgegen aller Ankündigungen nicht mehr Power als das alte Triebwerk. Bei 455 PS bei 11 000/min war Schluss. Das schaffte auch ein Cosworth V8, aber mit weniger Gewicht und einem



REINHARD

Britisches Auto, französisches Geld: Der B.R.M. P201 nahm Anleihen beim Brabham BT42

breiteren nutzbaren Drehzahlband. B.R.M.s Sargnagel war die hohe Defektquote. Motor und Getriebe sorgten für 13 der 20 Ausfälle.

Beim Debüt des Autos 1974 in Kyalami bestand noch Hoffnung. Jean-Pierre Beltoise fuhr mit dem Vorteil weicherer Reifen auf den zweiten Platz. Zwei Rennen später wurde er noch einmal Fünfter. Das waren die letzten WM-Punkte in der Geschichte des Rennstalls. Im Rest der Saison rutschten die graugrünen Autos in der Startaufstellung immer weiter ab. Beltoise konnte froh sein, dass er einen Trainingsunfall in Watkins Glen mit einem Bruch des Mittelfußknochens überstand.

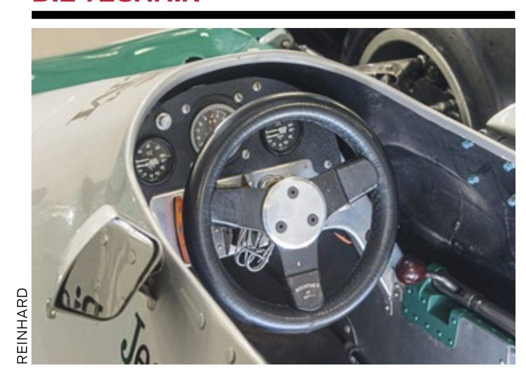
Das lange Leiden des Teams bis zum endgültigen Rückzug 1977 hatte längst begonnen. B.R.M. verlor seinen Sponsor, seine Fahrer, den Großteil seines Personals und die schützende Hand des Rubery-Owen-Konzerns, der zwei Jahrzehnte lang Finanzlücken immer wieder ausgeglichen hatte. Teamchef Sir Louis Stanley machte auf eigene Faust weiter. Mit modifizierten P201 und in einem letzten Aufbäumen mit dem P207, der sich 1977 aber nur für zwei Rennen qualifizieren konnte. Von den fünf gebauten B.R.M. P201 haben vier Chassis überlebt. Drei davon kommen regelmäßig bei historischen Rennen zum Einsatz. ■

DAS DETAIL


REINHARD

Lotus hatte damit angefangen. Um die ungefederten Massen so gering wie möglich zu halten, verlegte Colin Chapman beim Typ 72 die Bremsen vorne und hinten nach innen. Das führte in der Anfangszeit zu Problemen mit zu hohen Temperaturen und Brüchen der Bremswellen an der Vorderachse. Trotzdem folgten in den frühen 70er-Jahren viele Teams diesem Konzept. Auch BRM mit dem P201. Die Bremsen vorne wurden über zwei Schächte in der Nase und zwei Austrittsöffnungen über den Bremsscheiben gekühlt. Hinten montierte Chefdesigner Mike Pilbeam zwei kleine Lufthutzen über den Bremsen. Wie unser Fotomodell bei Hall & Hall in Bourne zeigt, gab es auch Versionen, bei denen die Bremsen vorne außen montiert waren.

DIE TECHNIK


REINHARD

Bezeichnung:
B.R.M. P201
Chassis: Aluminium-Monocoque
Motor: B.R.M. P142 Mk3-V12,
455 PS bei 11 000/min
Getriebe: B.R.M. 5-Gang
Vorderachse:
2/2 Querlenker, Bremsen innen
Hinterachse:
1 Querlenker, A-Lenker, 2 Längslenker,
Bremsen innen
Reifen: Firestone, Goodyear
Länge: 4165 mm
Breite: 2005 mm
Höhe: 1145 mm
Radstand: 2591 mm
Spur vorne: 1524 mm
Spur hinten: 1560 mm
Gewicht: 586 kg

DIE ERFOLGE



MOTORSPORT IMAGES

Debüt: GP Südafrika 1974
GP-Einsätze: 23
Einsatzzeit: 1974–1975
Siege: –
Pole-Positions: –
Punkte: 8



Formel 1

Krack wird Aston-Chef

Aston Martin hat das Geheimnis gelüftet, wer Otmar Szafnauer als Teamchef nachfolgen wird. Künftig schwingt BMW-Sportchef Mike Krack das Zepter beim Rennstall von Sebastian Vettel.

Von: **Tobias Grüner**

Vor nicht einmal einem Jahr war Mike Krack in die Rolle des BMW-Sportchefs befördert worden, jetzt ist der Luxemburger offenbar der Anziehungskraft der Formel 1 verfallen. Der 49-Jährige wird als Teamchef direkt an die Firmenbosse Lawrence Stroll und Martin Whitmarsh berichten. Eigentlich hatte man vermutet, dass Whitmarsh die Rolle selbst übernimmt, nun wurden die Aufgaben jedoch geteilt. Sebastian Vettel bekommt damit einen alten Bekannten als Vorgesetzten. Krack hatte 2006 und 2007 als Ingenieur bei BMW Sauber gearbeitet, als der Heppenheimer seine F1-Karriere dort als Testfahrer begann. Krack kann mittlerweile auf mehr als 20 Jahre Erfahrung im Motorsport zurückblicken. Nach seiner Zeit bei Sauber wechselte er in die Führungsriege der Rennabteilung von Porsche. 2014 folgte dann der Wechsel zu BMW, wo er die Aktivitäten in der Formel E sowie dem Langstreckensport lenkte. Auf Krack folgt bei BMW ab 1. Februar Andreas Roos in der Rolle des Sportchefs. ■



BMW

Geht es unter der Führung von Mike Krack bei Aston Martin wieder aufwärts?

Formel 1

Trennung von Budkowski

Alpine hat sich von Technik-Direktor Marcin Budkowski getrennt. Der Pole hatte zuletzt auch Management-Aufgaben im Rennstall übernommen.

Von: **Tobias Grüner**

Nicht nur Aston Martin strukturiert seine Führungsriege um, auch bei Alpine bahnt sich ein interessantes Stühlerücken an. Mit Technik-Direktor Marcin Budkowski muss ein hochrangiger Mitarbeiter seinen Posten räumen. Der gebürtige Pole hatte nach dem Namenswechsel von Renault zu Alpine im vergangenen Winter auch viele Leitungsaufgaben im Rennstall übernommen. Zusammen mit dem vor der Saison eingestellten Sportdirektor Davide Brivio bildete Budkowski eine Art Doppelspitze. Beide ersetzten damit Cyril Abiteboul, der noch zu Renault-Zeiten die Rolle des Teamchefs eingenommen hatte.

Neben Budkowski soll angeblich auch Brivio vor einem Abschied von Alpine stehen. Damit stünde der Rennstall komplett ohne sportliche Leitung da. Doch schon vor der Winterpause kursierten erste Gerüchte, dass Ex-Aston-Martin-Teamchef Otmar Szafnauer den Weg von Silverstone nach Enstone findet und damit der neue Boss von Fernando Alonso wird. Im Alpine-Statement ist aber noch nichts über eine Nachfolgeregelung zu lesen.

Wo Budkowski nach dem großen Stühlerücken landen wird, ist auch noch nicht klar. Der ehemalige FIA-Technikdelegierte könnte möglicherweise eine Rückkehr zum Weltverband anstreben. Einige trauen ihm dort sogar den Posten des F1-Rennleiters zu. Diesen hat aktuell noch Michael Masi inne. Doch der Stuhl des Australiers wackelt nach dem F1-Finale in Abu Dhabi bedenklich. Der Posten ist aber nicht gerade begehrt. ■



XPB

Marcin Budkowski verlässt Alpine. Kommt jetzt Otmar Szafnauer?

NACHRICHTEN

FIA-ZEITPLAN
Nach knapp einem Monat Schweigen hat die FIA ein erstes Statement zur Untersuchung des Abu-Dhabi-GP mit Infos zum weiteren Vorgehen veröffentlicht. Demnach will Neu-Präsident Mohammed Ben Sulayem erst mit den Teams, dann mit den Fahrern sprechen. Der Ablauf von Safety-Car-Phasen soll überarbeitet werden. Die Ergebnisse werden dann im Februar vor der F1-Kommission präsentiert. Den Abschlussbericht soll es aber erst beim nächsten FIA-Weltrat-Meeting am 18. März in Bahrain geben.

ASTON VOR FERRARI
Mit Aston Martin und Ferrari haben die ersten beiden F1-Teams die Präsentationstermine ihrer 2022er-Autos bekannt gegeben. Demnach wird der neue Vettel-Renner am 10. Februar enthüllt. Sieben Tage später kommt der Ferrari. Haas plant noch früher: „Wir wollen wieder die Ersten sein“, verriet Teamchef Guenther Steiner MSa.

JUNIOR-PLAN 2022
Ferrari wird 2022 keinen Junior-Piloten in der Formel 2 an den Start schicken. Marcus Armstrong wurde aus der Nachwuchs-Akademie entlassen. Robert Shwartzman ist mit seiner Rolle als Scuderia-Testfahrer ausgelastet. Und Callum Ilott kappt seine Verbindung für ein Jahr, damit er in der IndyCar-Serie antreten kann. In der Formel 3 ist Ferrari mit Arthur Leclerc und Oliver Bearman vertreten.

VERSTAPPEN-CRASH
Die virtuellen 24h von Le Mans haben sich zu einem der prestigeträchtigsten Online-Rennen der Welt gemausert. Teil des prominent besetzten Starterfelds war auch F1-Weltmeister Max Verstappen. Doch auf der virtuellen Piste lief es nicht so gut wie in der Realität. Mehr als eine Minute in Führung liegend crashte Verstappen seinen Oreca-LMP2-Renner.


MOTOR SPORT aktuell
Alleskönner
50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!
JET Gutschein
in Höhe von €30
www.jet-tankstellen.de
JET
Schlauer ist das.
FÜR SIE
ZUR WAHL
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302
JET
€ 30 JET-Gutschein
• Bequem shoppen und tanken
• Gilt deutschlandweit in allen JET-Stationen
• Wert: 30,– €
Ohne Zuzahlung
1022
MANNESMANN
MANNESMANN
Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsat
• Aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Mit praktischem Tragekoffer
Zuzahlung: 1,– €*
1082

Schockmoment

Eine riskante Idee, ein knappes Jahr und nur eine Chance – der Indy-500-Triumph des Team Penske im Jahr 1994 gilt als einer der größten Coups der Rennsport-Historie. Das ist die Geschichte des Mercedes-Wundermotors mit dem Spitznamen „Biest".

Von: **Philipp Körner**

Bereits der Beginn könnte direkt aus dem Drehbuch eines überambitionierten Hollywood-Blockbusters stammen: Nicht mal drei Wochen nach dem Sieg beim Indy 500 1993 treffen sich die Gründer der Motorenschmiede Ilmor, Mario Illien und Paul Morgan, mit ihrem Finanzier Roger Penske in einem Luxus-Resort in Phoenix, Arizona. Illien, der an diesem Tag eine gegrillte Klapperschlange bestellt, macht dem schon damals erfolgreichsten Teambesitzer der IndyCar-Geschichte ein Angebot, das der nicht ablehnen kann – ein Motor, der das Reglement nicht nur ausnutzt, sondern auf den Kopf stellt. Das Problem: Er muss in weniger als zwölf Monaten und unter größter Geheimhaltung entworfen, gebaut, getestet und weiterentwickelt werden. Sollte nur ein Detail an die Öffentlichkeit geraten, würde das Projekt sofort scheitern. Roger Penske, bekanntermaßen ein großer Freund des „unfair advantage", stimmte sofort zu.

Mercedesaurus Rex

Rein auf dem Papier erscheint der vorgeschlagene 3,43-Liter-V8-Stoßstangenmotor trotz seiner hohen Werte bis heute wenig fortschrittlich. Und auch damals galt das Konzept mit seiner untenliegenden Nockenwelle und den zwei Ventilen pro Zylinder als stark veraltet. Der Geniestreich von Illien und Morgan lag jedoch darin, das Potenzial einer Regeländerung früh genug erkannt und durchdacht zu haben.

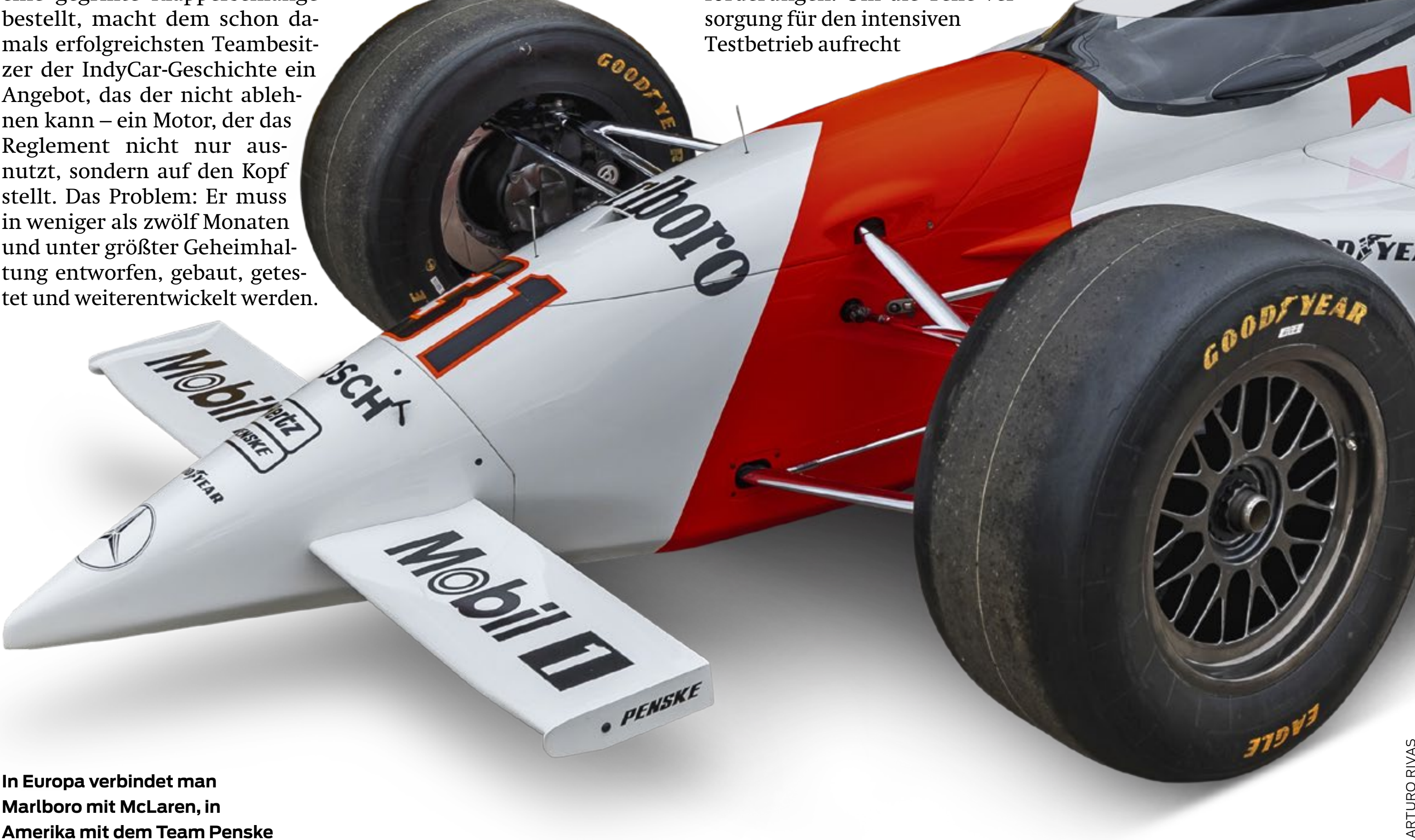
1993 sprach der Rennverband USAC den Stock-Block-Buick-V6 mehr Ladedruck und zusätzliche Freiheiten bei der Konstruktion des Motorblocks zu, nachdem sie in der Qualifikation zwar immer schnell waren, aber im Rennen den Geist aufgaben. Dank der Anpassung durften die Ingenieure nun eigene Stoßstangen-Aggregate entwickeln, die nicht nur leistungsstärker, sondern auch potenziell haltbarer waren. Obwohl zweifelsohne viele Konstrukteure mit der Idee eines extremen Eigenbaus spielten, war es schlussendlich das Trio rund um Penske, das sowohl das Geld, die Kapazitäten und den Mut im Wettlauf gegen die Zeit hatte.

Parallel zum normalen Rennbetrieb wurden daraufhin sowohl bei Ilmor in Großbritannien als auch bei Penske in Reading, Pennsylvania, spezielle Teams aufgestellt, die selbst innerhalb des eigenen Unternehmens zunächst zur Verschwiegenheit verpflichtet waren. Die Geheimniskrämerei ging so weit, dass man für die Bestellungen bei Zulieferern von Teilen für das NASCAR-Pontiac-Programm sprach.

Aufgrund des kleinteiligen Aggregat-Aufbaus und der hohen Drehzahlen kämpften die erfolgsverwöhnten Ingenieure auf beiden Seiten des Atlantik von Beginn an mit etlichen Herausforderungen. Um die Teile-Versorgung für den intensiven Testbetrieb aufrecht zu erhalten, buchte man beispielsweise regelmäßig ganze Sitzreihen in der Concorde. Auch dank dieser Überschall-Lieferkette konnte man schon im Winter fleißig Meilen sammeln. Der Undercover-Rollout fand auf dem legendären Nazareth Speedway statt, der ausgerechnet in der Heimatstadt der Andretti-Familie beheimatet ist. Mario, Formel-1-Weltmeister des Jahres 1978, bestätigte viele Jahre später dem Journalisten Jade Gurss: „Ich konnte den Test ganz klar hören und wusste, dass dort etwas fuhr, das sehr unterschiedlich war. Ich habe aber nie wirklich darüber nachgedacht."

Zweiter Sieg für Unser Jr.

Obwohl das Projekt recht zügig vorankam, verlief es nicht sorgenfrei. So landete man zwar schnell im Bereich von brachialen 1000 PS (200 PS mehr als die Konkurrenz), doch kein Testmotor konnte die 500-Meilen-



In Europa verbindet man Marlboro mit McLaren, in Amerika mit dem Team Penske

ARTURO RIVAS

DIE ERFOLGE



DAIMLER

Debüt: Indianapolis 500 1994
Renn-Einsätze: 1
Einsatzfahrzeuge: 3
Siege: 1
Pole-Positions: 1
Quali-Schnitt (vier Runden): 228,011 mph (366,948 km/h)

DAS DETAIL

DAIMLER

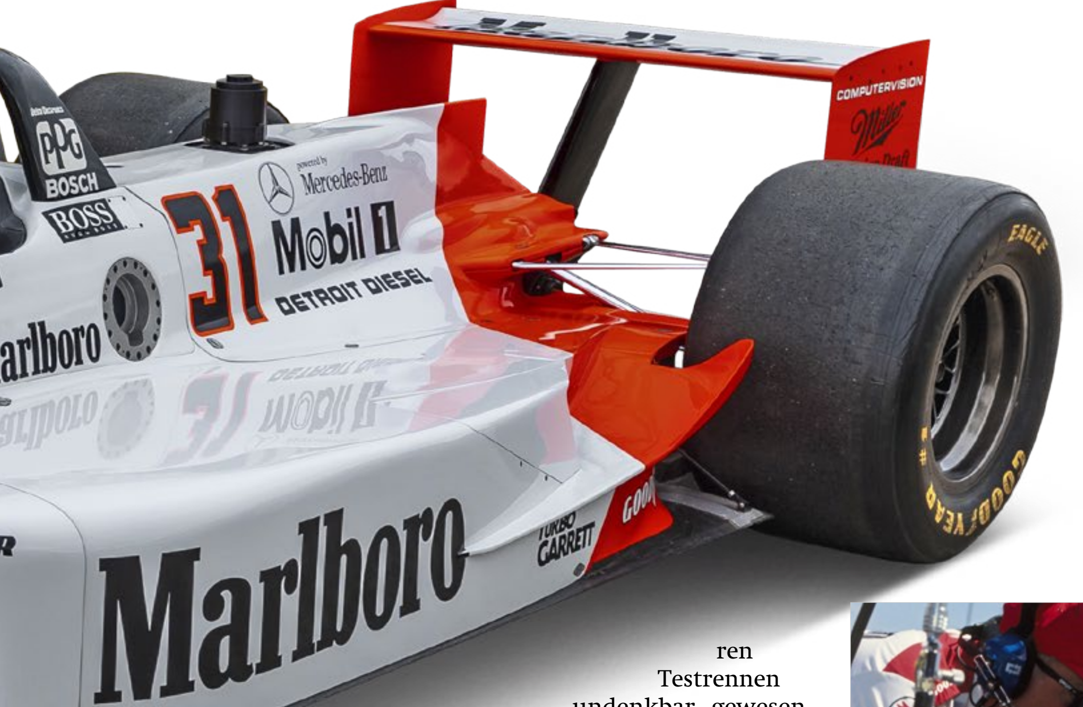
Eine Prämisse beim Bau des Indy-Spezialmotors war, dass er wie der reguläre V8 in das neu entwickelte PC-23-Chassis passen sollte. Obwohl der Plan aufging, musste die Aerodynamik am Heck trotzdem umfangreich überarbeitet werden. Zum Beispiel erforderte das um etliches höhere Drehmoment eine vergrößerte Getriebe-Kühlung.

DIE TECHNIK



ARTURO RIVAS

Bezeichnung: Penske-Mercedes PC 23 (Motor: Mercedes-Benz 500I)
Chassis: Kohlefaser-Monocoque
Motor: V8 mit 72° Bankwinkel, 3429 cm³, 97 x 58 mm, 1,863 bar, 1026 PS bei maximal 10 500/min (Mercedes-Angabe)
Getriebe: 6-Gang
Vorderachse: Doppelquerlenker, Pushrod
Hinterachse: Doppelquerlenker, Pushrod
Reifen: Goodyear
Kraftstoff: Methanol
Länge: 4826 mm
Radstand: 2921 mm
Gewicht: 703 kg
Konstrukteur: Nigel Bennett



Marke knacken. Das Projekt, das mittlerweile den Mercedes-Namen als Geschenk für eine neue Partnerschaft bekommen hatte und der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, geriet zum Sorgenkind. Am 8. Mai schaffte Al Unser Jr. aber dann endlich 520 Meilen bei einem Test in Michigan. Aber wie würde sich der Motor im Wettkampf schlagen? Aus Angst vor einer späten Regeländerung waren Testrennen undenkbar gewesen. Zur Beantwortung dieser Frage hatte Penske ein „Super-Trio“ zusammengestellt. Neben dem Pole-Setter Unser Jr. griffen der kanadische Jung-Star Paul Tracy und „500-Titelverteidiger“ Emerson Fittipaldi ins Lenkrad. Auf Letzteren geht der Spitzname zurück. Während Tracy technische Probleme ereilten, gaben Fittipaldi und Unser Jr. das Tempo an der Spitze vor. Nachdem Fittipaldi seine Hetzjagd in der Mauer enden ließ, war der Weg für Unser frei. Eine anschließende Anpassung der Turbo-Werte besiegelte das Ende des Biests. ■



MOTORSPORT IMAGES

Teambesitzer Roger Penske ist dafür bekannt, kräftig mit anzupacken

WRT-Festspiele



AUDI/KRAELING

Im Paarflug durchs Ziel: Die WRT-Audi dominierten ab Freitagabend das Geschehen der 24h von Dubai

Die 24h von Dubai wurden diesmal zur großen WRT-Show. Die belgische Mannschaft von Vincent Vosse holte sich einen souveränen Doppelsieg vor gleich drei Mercedes-AMG.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach dem für Dubai-Verhältnisse etwas dünn besetzten Rennen 2021, als „nur“ 51 Autos am Start standen, traten diesmal nicht weniger als 79 Fahrzeuge an. 60 davon entfielen auf die GT-Klassen, knapp die Hälfte davon wiederum auf GT3-Boliden. Einer, der sich ganz große Siegchancen ausrechnete, war dabei schon im Vorfeld raus: Der Herberth-Porsche mit der Nummer 91, auf dem auch Alfred und Robert Renauer starten sollten, crashte bei den privaten Tests im Vorfeld und konnte nicht mehr antreten. Das verbliebene Profi-Auto mit der Nummer 92 war nur zu Rennbeginn stark, als Sven Müller am Lenkrad drehte. Die Paydriver Stephen und Brenton Grove sowie Supercars-Pilot Anton de Pasquale, der sein erstes GT3-Rennen bestritt, konnten den Speed nicht mehr halten, sodass man sich am Ende mit P6 zufrieden geben musste.

Das war gleichzeitig das beste Porsche-Ergebnis, nachdem die 911er nach der ersten Stunde sogar noch eine Dreifachführung hatten. Denn auch die beiden Dinamic-Porsche, pilotiert von Klaus Bachler und Matteo Cairoli, kamen aus der durch einige Code-60-Phasen durcheinandergewirbelten Anfangsphase als zwei der großen Sieger hervor.

Audi spielte auf sicher

Bei WRT, den beiden HRT-Mercedes sowie beim SPS-Automotive-AMG setzte man dagegen früh auf Sicherheit und kam immer dann an die Box, wenn sich die Chance bot. Die Mercedes-Abteilung fing sich dabei früh einen Rückstand ein, weil man am zentralen Tankplatz im Stau stand. Der HRT-Mercedes mit der Nummer 4 verlor bereits in der ersten Code-60-Phase rund zwei Minuten. Bei WRT wurde man nicht nervös und spulte die Sicherheitstaktik routiniert ab. Der später siegreiche Audi #7 fuhr alleine in den ersten sechs Stunden 16-mal (!), und damit so oft wie kein anderes Auto, zur Box.

> „Das Auto war perfekt. Wir hatten ein bisschen Glück, aber auch einige gute Strategie-Entscheidungen.“
>
> Christopher Mies, WRT

Nach dem ersten Renndrittel waren Porsches Hoffnungen auf die Wiederholung des Vorjahressieges bereits begraben. Der von Bachler gestartete Dinamic-911er crashte in den Händen von Murad Sultanov kurz vor der Fünf-Stunden-Marke. Drei Stunden später war auch das Schwesterauto raus, nachdem Cairoli mit Robert Schiftner im KTM X-Bow GTX von Razoon Racing kollidierte und heftig einschlug. Sowohl Sultanov als auch Cairoli und Schiftner blieben unverletzt.

An der Spitze hatten sich derweil die beiden WRT-Audi eingenistet, wobei sie mit dem Barwell-Lamborghini noch einen starken Gegner im Rücken hatten. Auch der verlor in den anfänglichen Neutralisationen bereits viel Boden, fuhr dadurch aber in einer anderen Stopp-Sequenz und konnte neben ein paar Führungsrunden auch dank Mirko Bortolotti noch die schnellste Rennrunde verbuchen. Doch ein Elektronik-Problem am Morgen beendete das Rennen des so aussichtsreich liegenden Stiers vorzeitig.

Auch die beiden WRT-Audi, die zusammen rund 500 der am Ende 596 Runden anführten, hatten

sich über die Nacht auseinanderdividiert, wobei die Nummer 7 (Christopher Mies/Dries Vanthoor/Mohammed Saud Fahad Al Saud/Thomas Neubauer/Axcil Jefferies) sich um etwa eine Runde von der Nummer 31 (Frédéric Vervisch/Jean-Baptiste Simmenauer/Benjamin Goethe/Arnold Robin/Maxime Robin) abgesetzt hatte und in diesem Abstand letztlich auch durchs Ziel fuhr.

„Das Auto war perfekt. Wir hatten ein bisschen Glück, aber auch einige gute Strategie-Entscheidungen“, sagte Mies.

Mercedes-Klassensiege

Spannend war noch der Kampf um P3, als der HRT-Mercedes sechs Minuten vor dem Ende noch mal zum kurzen Nachtanken musste. Das Profi-Auto von SPS war drei Runden später beim letzten Stopp, blieb draußen, sparte Sprit und lag im Ziel nur sieben Sekunden vor dem HRT-AMG.

Neben den Plätzen 3 bis 5 im Gesamtklassement konnte Mercedes zudem die Klassensiege in der GT3-Pro-Am (MP Motorsport) sowie GT3-Am (CP Racing) feiern. Die CP-Mannschaft führte zeitweise sogar das Feld an, weil man klug taktierte.

Auch die GT4-Klasse wurde erwartungsgemäß zur Beute von Mercedes. Der Dragon-AMG von Roald und Oliver Goethe, Stuart Hall und Jordan Grogor wurde seiner Favoritenrolle gerecht und holte auf dem 30. Gesamtrang den Klassensieg. Benjamin Goethe, der ältere Bruder von Oliver und Sohn von Roald, konzentrierte sich derweil auf seinen Einsatz im 31er-WRT-Audi, nachdem er ursprünglich einen Doppelstart angepeilt hatte.

Der von der GT4-Pole gestartete Prosport-Aston Martin zeigte u. a. mit der schnellsten Runde der Klasse guten Speed, kämpfte aber im Rennen mit hartnäckigen Bremsproblemen und belegte letztlich nur Platz 7. Bestes deutsches Team wurde der Sorg-BMW #451 auf Platz 5.

Bestes Nicht-GT3-Auto wurde derweil einer der neuen Porsche 911 GT3 Cup der Generation 992, die erstmals starteten. Das erwartete Comeback von Jos Verstappen auf der Nummer 933 sagte der Niederländer am Mittwoch vor dem Rennen aus „persönlichen Gründen“ ab. Supercup-Doppelmeister Larry ten Voorde, der eigentlich nur als Coach in Dubai war, sprang ein und dominierte zu Beginn das Geschehen.

!

Die Audi-Gegner erlebten diverse Schicksale: Mercedes hatte vor allem am Anfang Pech an der Zapfsäule, die Top-Porsche fielen Unfällen zum Opfer und der Barwell-Lamborghini musste mit Elektronik-Problemen die Segel streichen.

Weil man aber in der Nacht im dichten Überrundungsverkehr kollidierte, musste man letztlich dem Schwesterauto vom Team GP-Elite den Vortritt lassen, das auf den starken 14. Gesamtrang fuhr. Für das noch junge Team war es übrigens der erste Einsatz bei einem Langstreckenrennen.

In der GTX-Klasse traten diesmal sehr unterschiedliche Konzepte auf sehr ähnlichem Niveau an. Letztlich setzte sich der Audi R8 LMS GT2 von PK Carsport durch, nachdem er zu Beginn in Form des Razoon-KTM einen ebenbürtigen Gegner hatte. Die Vorjahressieger von Leipert Motorsport belegten mit ihrem Lamborghini Huracán in der Super-Trofeo-Version Platz 2. ■



CREVENTIC

Feiern mit Maske: Das Fahrer-Quintett des siegreichen WRT-Audi #7



CREVENTIC

Bester Nicht-GT3: Der Cup-Porsche des 992-Pro-Siegerteams GP-Elite



CREVENTIC

Gesamtpodium und drei Klassensiege: Auch Mercedes war erfolgreich

24h SERIES CREVENTIC: 24h-RENNEN IN DUBAI

Dubai (UAE), 14./15. Januar
1. Lauf, Rennen über 24 Stunden; 79 Teams gestartet, 71 gewertet

1.	#7	Al Saud/Jefferies/Vanthoor/Mies/Neubauer	MS7 by WRT	Audi R8 LMS GT3	GT3	596 Runden
2.	#31	Goethe/Robin/Robin/Simmenauer/Vervisch	WRT	Audi R8 LMS GT3	GT3	– 1 Runde
3.	#75	Habul/Grenier/Engel/Gounon	SunEnergy 1 by SPS Automotive	Mercedes-AMG GT3	GT3	– 3 Runden
4.	#4	Haupt/Al Qubaisi/Marciello/Metzger	Abu Dhabi Racing by HRT	Mercedes-AMG GT3	GT3	– 3 Runden
5.	#777	Al Zubair/Dontje/Stolz/Konrad	Al Manar Racing by HRT	Mercedes-AMG GT3	GT3	– 7 Runden
6.	#92	Grove/Grove/De Pasquale/Müller	Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	GT3	– 7 Runden
7.	#99	Scholze/Engstler/Aka/Schöll/Hutchison	Attempto Racing	Audi R8 LMS GT3	GT3	– 9 Runden
8.	#85	Putman/Espenlaub/Quaife/Lewis	CP Racing	Mercedes-AMG GT3	GT3-Am	– 9 Runden
9.	#20	Pierburg/Kurtz/Loggie/Juffali	SPS automotive performance	Mercedes-AMG GT3	GT3-Am	– 11 Runden
10.	#19	De Jong/De Jong/Heus/van Lagen	MP Motorsport	Mercedes-AMG GT3	GT3-P/A	– 12 Runden
11.	#27	Fittje/Joos/„Bleifuss“/Görig	Team Joos Sportwagentechnik	Porsche 911 GT3 R	GT3-P/A	– 12 Runden
12.	#93	Mukovoz/Sidoruk/Peregudov/Pereira	DUWO Racing by Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	GT3-P/A	– 13 Runden
13.	#34	Kirchhoff/Edelhoff/Grimm/Vogler/Edelhoff	Car Collection Motorsport	Audi R8 LMS GT3	GT3-Am	– 16 Runden
14.	#934	Groeneveld/v. Kuijk/v. Kuijk/v. Splunteren	Team GP-Elite	Porsche 911 GT3 Cup (992)	992-Pro	– 20 Runden
15.	#13	Remenyako/Stolyarov/Shaytar/Gvazava	CapitalRT – YADRO	Mercedes-AMG GT3	GT3-Am	– 21 Runden
16.	#10	Leitch/Brunot/Li/Eriksson/Chen	Leipert Motorsport	Lamborghini Huracán GT3	GT3	– 23 Runden
17.	#83	Perrodo/Samani/Collard/Vaxivière	Racetivity	Mercedes-AMG GT3	GT3-P/A	– 24 Runden
18.	#44	Konopka (x2)/Mikulasko/Lewand./Jackson	ARC Bratislava	Lamborghini Huracán GT3	GT3-Am	– 24 Runden
19.	#26	Kelders/Paque/Esteves/Gachet	Saintéloc Junior Team	Audi R8 LMS GT3	GT3-Am	– 25 Runden
20.	#933	ten Voorde/Vermeulen/Hodenius/van Rhee	Team GP-Elite	Porsche 911 GT3 Cup (992)	992-Pro	– 26 Runden

Blitzsaubere Vorstellung: Der von Monlau Competición eingesetzte BBR-Cupra fuhr problemlos zum Sieg

CREVENTIC

Makelloser Thai-Triumph

Während die großen Favoriten strauchelten, machte das rein thailändisch besetzte Team von BBR („Billionaire Boys Racing") alles richtig und gewann mit einer fehlerfreien Leistung die TCE-Kategorie.

Von: **Michael Bräutigam**

Die BBR-Mannschaft galt bereits im Vorfeld als Geheimfavorit, denn mit dem in Barcelona ansässigen Team Monlau Competición als Einsatz-Mannschaft und dem ausgereiften „alten" Cupra TCR DSG, der im Vorjahr ebenfalls (durch das TOPCAR-Team) den Sieg holte, hatte man ein fast kugelsicheres Gesamtpaket. Dazu kommt, dass die Fahrer (Kantadhee und Kantasak Kusiri, Tanart Sathienthirakul, Pasarit Promsombat sowie Teamchef Anusorn Asiralertsir) auch nicht gerade langsam und in ihrer Heimat wahre Helden sind. Mit einer blitzsauberen Leistung in einem problemlosen Rennen belegte man mit 55 Runden Rückstand den ersten Platz der TCR-Klasse und damit der TCE-Division. Wie stark die Leistung war, zeigt sich daran, dass das beste TCE-Auto im letzten Jahr bei einer vergleichbaren Gesamtdistanz 57 Runden Rückstand hatte.

Neben den strahlenden Siegern gab es auch heimliche Gewinner. So wie das Team AC Motorsport, das eigentlich wieder mit zwei Autos starten wollte, die Nummer 199 jedoch schon beim Test-Unfall verlor. So blieb die Nummer 188 übrig, wo dann auch noch Stéphane Lémeret ausfiel, nachdem er positiv auf Corona getestet worden war. Neben Stéphane Perrin, Mathieu Detry und dem von Autorama gewechselten Yannick Mettler sprang in Form von Miklas Born ein weiterer Ex-Autorama-Pilot in die Bresche. Nach langer Führung zu Beginn sorgten erst die bekannten Differenzial-Probleme für verminderten Speed, dann kam in der Nacht noch ein gebrochener Dämpferhalter dazu, sodass man letztlich „nur" Zweiter wurde.

Die sonst so erfolgsverwöhnte Autorama-Truppe hatte in Dubai erneut einen schweren Stand. Der neue Audi, der sich als schnellstes TCR-Auto entpuppte, hatte oft Pech an der Zapfsäule, nach Feindberührung musste eine Scheibe getauscht werden, und dann brach noch die Kupplungs-Eingangswelle, was zweieinhalb Stunden kostete. Auch die beiden VW Golf hatten Probleme: Die Nummer 111 hatte erst eine defekte Intankpumpe, später kostete ein Dreher samt Einschlag weitere Zeit. Am Schwesterauto mit der Nummer 112 musste nach einer Kollision die Hinterachse getauscht werden.

Bestes TCX-Auto wurde der Ligier JS2 R des Teams Les Deux Arbres. Larbre-Teamchef Jack Leconte fuhr das Auto in einem letzten Rennen (!) durchs Ziel. Er bestritt seinen Abschied mit den Schweizern Steve und Patrick Zacchia, Antoine Lepesqueux sowie Christophe Bouchut. ■

24H SERIES

Dubai (UAE), 14./15. Januar
Die Top 12 der Tourenwagen-Wertung (TCE)

37.	#159	BBR (Monlau Competición)	Cupra TCR DSG	TCR (1.)	541 Runden
40.	#188	AC Motorsport	Audi RS3 LMS DSG	TCR (2.)	533 Runden
41.	#202	Les Deux Arbres	Ligier JS2 R	TCX (1.)	531 Runden
44.	#255	COGEMO/TLRT	BMW M2 CS Racing	TCX (2.)	523 Runden
45.	#208	Yeeti Racing	BMW M2 CS Racing	TCX (3.)	523 Runden
46.	#112	Autorama Motorsport by Wolf-Power	VW Golf GTI TCR DSG	TCR (3.)	522 Runden
47.	#111	Autorama Motorsport by Wolf-Power	VW Golf GTI TCR DSG	TCR (4.)	522 Runden
48.	#219	Sally Racing	Cupra DSG	TCX (4.)	520 Runden
49.	#295	CTF Performance	Ligier JS2 R	TCX (5.)	515 Runden
51.	#200	Schubert Motorsport	BMW M2 CS Racing	TCX (6.)	509 Runden
54.	#102	Holmgaard Motorsport	VW Golf GTI TCR DSG	TCR (5.)	496 Runden
55.	#222	Lamera GT (TTM Competition)	Lamera GT	TCX (7.)	475 Runden



CREVENTIC

TCX-Sieger: Auf dem Ligier fuhr Jack Leconte sein letztes Rennen

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

WEC-NENNLISTE 2022

Am vergangenen Mittwoch hat die Sportwagen-WM das bislang größte Teilnehmerfeld ihrer modernen Geschichte vorgestellt. 39 Autos sollen die zehnte WEC-Saison in Vollzeit bestreiten. In der Hypercar-Klasse sind zwei Toyota, zwei Peugeot und jeweils ein Einzelkämpfer von Alpine und Glickenhaus gemeldet. Die LMP2-Klasse erfreut sich mit 15 Teilnehmern auch dank der LMDh-Vorbereitungen weiterhin großer Beliebtheit. Ein passendes Beispiel für den Boom ist der neu genannte Oreca 07 des Team Penske, den die Porsche-Werksfahrer Dane Cameron und Felipe Nasr sowie der Super-Silber-Amateur Emmanuel Collard pilotieren werden. In der GTE-Pro-Division ergänzt wie angekündigt eine Werks-Covette die zwei Duos von Porsche und Ferrari. Mit 13 Autos ist die GTE-Am die zweitgrößte Klasse. Drei Aston Martin, fünf Ferrari und fünf Porsche sind dort am Start.

BYKOLLES FEHLT

Die Nennung von ByKolles wurde von der WEC zurückgewiesen. Der technische Direktor Boris Bermes erklärte auf Nachfrage, dass das Team ursprünglich auf ein Debüt in Spa gehofft hatte, aber schon Anfang Januar eine Absage erhielt. Nach den Lieferschwierigkeiten ist dies der nächste Rückschlag für die deutsche Truppe, die unter dem Namen des ikonischen britischen Rennstalls Vanwall antreten wollte.

PEUGEOT UNTER DRUCK

WEC-Chef Frédéric Lequien bekräftigte, dass Peugeot entweder in Sebring oder in Spa starten muss, um für die 24 Stunden von Le Mans zugelassen zu werden. Die FIA gab dies vor, da sie die nötigen Daten für die BoP erheben will . „Sie müssen vorher antreten, und wir erwarten sie in Spa“, sagte Lequien. Peugeot selbst betonte, dass der „9X8“ genannte Hypercar-Hybrid-Renner erst in der WEC antreten werde, wenn er wirklich einsatzbereit ist.

PORSCHE-LMDh ROLLT

Freitag veröffentlichte Porsche Fotos und ein Video des LMDh-Shakedowns. Nachdem bei der Vorstellung im Rahmen der „Night of Champions“ die Front noch verdeckt war, gab es das stark getarnte Fahrzeug in Gänze zu sehen. Die erste Ausfahrt fand traditionell in Weissach statt. Der Franzose Frédéric Makowiecki drehte die ersten Runden.

61 AUTOS IN DAYTONA

Nach zuletzt kleineren Feldern werden 61 Fahrzeuge beim Saisonauftakt der IMSA Sports-Car Championship erwartet. Abzüglich des eingemotteten Mazda setzt sich die DPi-Klasse nun aus fünf Cadillac und zwei Acura zusammen. In der LMP2-Klasse werden zehn Fahrzeuge erwartet. Wie zum Saisonstart üblich gibt es dort Zuwachs aus Europa, unter anderem tritt G-Drive Racing mit zwei Oreca 07 an. Wie in der WEC sind in der LMP2 nur noch Oreca am Start. In der kleinen Prototypen-Klasse LMP3 sind neun Autos gemeldet worden. Beim Debüt der GTD-Pro können sich Fans auf 13 werksunterstützte Autos freuen. Wie von den IMSA-Bossen erhofft, werden zusätzlich zu offiziellen Werksteams wie Corvette Racing auch einige Privatteams den nächsten Schritt in der neuen Top-Klasse wagen. Aston Martin, BMW, Corvette, Ferrari, Lamborghini, Lexus, Mercedes und Porsche sind die ersten GTD-Pro-Unterstützer. Mit 22 Fahrzeugen ist aber auch die GTD wieder stark aufgestellt.



NEUER BMW-SPORTCHEF

Nach dem Wechsel von Mike Krack zu Aston Martin (siehe Seite 12) hat BMW bereits einen Nachfolger vorgestellt. Der frühere Audi-Mann Andreas Roos verantwortet ab dem 1. Februar die Motorsport-Aktivitäten der BMW M GmbH. Franciscus van Meel, Geschäftsführer der M GmbH, bedankt sich: „In verschiedenen Funktionen in unserem Unternehmen hat Mike Krack unter Beweis gestellt, dass er mit ganzem Herzen Motorsportler ist. Als Leiter BMW M Motorsport nahm er im vergangenen Jahr wichtige Weichenstellungen für eine erfolgreiche Zukunft unserer Motorsport-Projekte vor.“ Sein Nachfolger Roos wird unter anderem die Verantwortung für das neue LMDh-Projekt übernehmen und kann dabei auf reichlich LMP1-Werkssport-Erfahrung bei Audi zurückgreifen.

BATHURST VERSCHOBEN

Steigende Fallzahlen in Australien zwangen die SRO und den Promoter Supercars dazu, die 12 Stunden von Bathurst zu verschieben. Geplant ist nun der Zeitraum zwischen dem 13. und 15. Mai – also im australischen Spätherbst. Ursprünglich war der Auftakt der Intercontinental GT Challenge 2022 vom 25. bis 27. Februar angesetzt. „Für uns war es sehr wichtig, dass wir in diesem Jahr nach Bathurst zurückkehren“, sagt Stéphane Ratel. „Mit dem neuen Mai-Datum kriegen wir es hoffentlich ohne große Omikron-Restriktionen hin.“

TOYOTA-GT3-KONZEPT

Im Rahmen des Tokyo Auto Salons hat Toyota Gazoo Racing (TGR) ein GT3-Konzeptauto vorgestellt. Der japanische Autobauer erklärte, dass man die eigenen Kundensport-Aktivitäten weiter beschleunigen möchte. Das Konzept soll dafür die Basis bilden. Laut TGR-Präsident Koji Sato sei eine fahrbare Version in der Planung. Noch vertritt Lexus den Großkonzern im GT3-Sport.

RED BULL

Eine neue Ära

Großer Bahnhof im Salzburger Hangar 7. Im Beisein von FIA-Präsident Mohammed Ben Sulayem stellten der WM-Promoter und die Hersteller ihre Fahrzeuge der künftigen Hybrid-Rally1-Ära vor. Nur sechs Tage später bildet die 90. Rallye Monte Carlo den Auftakt zur 50. WM-Saison seit 1973.

Von: **Reiner Kuhn**

Seit 1973 kämpfen Hersteller und seit 1979 auch Fahrer um den Weltmeister-Titel im Rallyesport. Doch nie war der Wandel und Fortschritt größer als zur 50. WM-Saison. Grund genug, die neue Ära gebührend einzuläuten. „Es ist einfach großartig, dass der neue FIA-Präsident Mohammed Ben Sulayem bei einer seiner ersten Reisen mit seiner Präsenz bei der Weltpremiere der neuen Generation von Rally1-Fahrzeugen ein klares Statement zum Rallyesport setzt“, freut sich Jona Siebel, Geschäftsführer der WRC Promoter GmbH.

Im Zentrum der Saison-Eröffnungsfeierlichkeiten im Salzburger Hangar 7 standen die neuen Plug-in-Hybride von Weltmeister Toyota, M-Sport Ford und Hyundai für die Königsklasse. Im Mittelpunkt des von der FIA gemeinsam mit den Herstellern entwickelten Rally1-Reglements, das eine neue und nachhaltige Ära einläuten soll, steht ein Einheits-Hybrid-Kit, das einen 100 kW (136 PS) starken Elektromotor samt 3,9-Kilowattstunden-Batterie umfasst. Es soll die Systemleistung des gut 400 PS starken und nun mit 100 Prozent fossilfreiem Sprit betriebenen 1,6-Liter-Vierzylinder-Turbomotors in der Spitze auf mehr als 530 PS steigern. Rein elektrisch können bis zu sechs Kilometer in Innenstädten, verkehrsberuhigten Zonen oder im Servicepark zurückgelegt werden. Wer in der Wertungsprüfung die Zusatzleistung abrufen will, muss vorher durch Bremsen Leistung rekuperieren. Vor jeder Wertungsprüfung müssen die Fahrer sich für einen von drei verschiedenen Steuer-Modi für das Hybridsystem entscheiden. Rally1-Renner sind an einer „HY“-Grafik auf den Türen zu erkennen. Sicherheitslichter an Windschutzscheibe und B-Säulen leuchten grün, wenn das Auto berührungssicher ist. Ein blinkendes rotes Licht mit einem akustischen Signal warnt, wenn ein Auto nicht sicher zu berühren ist.



„Es ist großartig, dass FIA-Präsident Mohammed Ben Sulayem ein klares Statement zum Rallyesport setzt.“

Jona Siebel, WM-Promoter

Die neuen Rally1-Autos basieren auf einem von der FIA vorgegebenen Rohrrahmenchassis und bieten eine durch weitreichende Auflagen um 20 Prozent höhere Aufprall-Sicherheit für Fahrer und Beifahrer. Um ausufernde Entwicklungskosten zu vermeiden, ist ein elektronisches Mitteldifferenzial ebenso tabu wie Schaltwippen, negative Rampen-Vorspannungen an den Differenzialen oder ein Turbolader-Umluftsystem mit Frischluft. Stattdessen sind künftig ein sequenziell zu schaltendes Fünfganggetriebe und maximal 270 Millimeter Federwege Standard.

Im neuen Gewand

Nach Stationen in Valence und Gap schlägt die Rallye Monte Carlo ihre Zelte zum 90. Jubiläum erstmals seit 2006 vollständig in Monaco auf. Die Viertagesfahrt führt über 1511,47 Gesamtkilometer mit 17 Wertungsprüfungen und insgesamt 296,03 WP-Kilometern. Im Vergleich zum Vorjahr sind 95 Prozent der Strecken neu. Am späten Donnerstagabend beginnt die neue Rallye-Ära mit zwei spektakulären Nachtprüfungen in den Seealpen – die zweite Prüfung ist mit 23,25 Kilometern zugleich die längste der Rallye.

Die Spitze des auf 75 Teams begrenzten WM-Feldes bilden elf neue Rally1-Hybride von Ford, Hyundai und Toyota. Von den 29 Teams in der zweiten Liga sind 20 in die WRC2 eingeschrieben. Mit nur vier Teilnehmern ist die WRC3 noch hinter dem FIA R-GT Cup mit acht sowie der Rally4-Kategorie (12) und der Rally5-Klasse (11) am dünnsten besetzt.

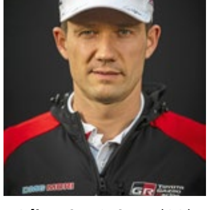
TOYOTA Gazoo World Rally Team

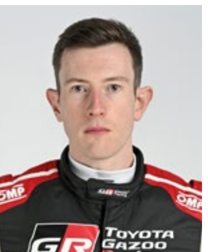


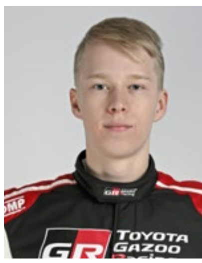
TOYOTA

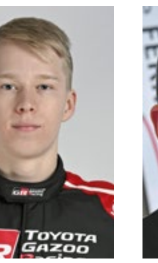
Wieder Grenzen ausgelotet: Toyota Yaris Rally1













Sébastien Ogier/F (38)
Copilot: Benjamin Veillas
WM-Starts: 168
Siege: 54
Podiums: 91

Elfyn Evans/GB (33)
Copilot: Scott Martin
WM-Starts: 105
Siege: 5
Podiums: 19

Kalle Rovanperä/FIN (21)
Copilot: Jonne Halltunen
WM-Starts: 33
Siege: 2
Podiums: 5

Esapekka Lappi/FIN (30)
Copilot: Janne Ferm
WM-Starts: 65
Siege: 1
Podiums: 7

Takamoto Katsuta/J (28)
Copilot: Aaron Johnston
WM-Starts: 39
Siege: 0
Podiums: 1

Die Weltmeister zeigen sich selbstbewusst. Wie schon sein Vorgänger kommt auch der Yaris Rally1 mit extremer Aerodynamik daher.

Der Fahrer mit der kürzesten Anreise ließ sich entschuldigen. Weltmeister Sébastien Ogier meldete sich kurz vor der WM-Präsentation krank und reiste am Sonntag direkt zum Saisonauftakt nach Monte Carlo. Auch Toyota-Rückkehrer Esapekka Lappi und Technikchef Tom Fowler fehlten in Salzburg. Anders als Teamchef Jari-Matti Latvala, der mit Cheftester Juho Hänninen in einer privaten Celica bei der Arctic-Rally startete, sollen Fowler & Lappi noch finale Tests mit dem neuen Yaris Rally1 absolviert haben. So waren es Toyota-Projektleiter Yuichiro Haruna und der finnische Teammanager Kaj Lindström, die Rede und Antwort standen.

Viel Neues wussten die beiden nicht zu berichten. Klar ist aktuell nur, dass in Schweden Lappi das Yaris-Steuer von Ogier übernimmt. Den nächsten Einsatz des Champions will man erst nach einer gemeinsamen Monte-Analyse besprechen.

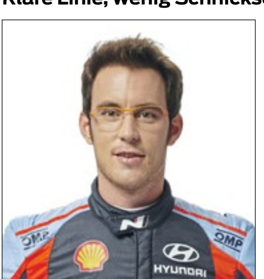
Der Toyota Yaris Rally1 stand erneut im Fokus der Konkurrenz. Besonders akribisch wurden die aerodynamischen Spiegel sowie das mächtige Leitwerk und der besonders steile Diffusor am Heck begutachtet. Haruna bleibt gelassen, schließlich soll das Auto die Vorinspektion bei der FIA bestanden haben.

HYUNDAI Shell Mobis World Rally Team



HYUNDAI

Klare Linie, wenig Schnickschnack: Der neue Hyundai i20 Rally1









Thierry Neuville/B (33)
Copilot: Martijn Wydaeghe
WM-Starts: 129
Siege: 15
Podiums: 50

Ott Tänak/EST (34)
Copilot: Martin Järveoja
WM-Starts: 123
Siege: 14
Podiums: 34

Oliver Solberg/S (20)
Copilot: Elliott Edmondson
WM-Starts: 17
Siege: 0
Podiums: 0

Dani Sordo/E (38)
Copilot: Cándido Carrera
WM-Starts: 177
Siege: 3
Podiums: 51

Hyundai ist im Um- und Aufbruch. Dabei unverändert bleibt die auf vier Crews reduzierte Fahrerriege. Der i20 Rally1 wurde als letztes Auto fertig, sodass in Salzburg nur ein Showcar stand.

Neue Zeiten und Charmeoffensive bei Hyundai Motorsport. „Künftig werden auch wir wieder Fragen zur Technik beantworten", sagt der für den Antrieb – vom Verbrennungsmotor über die neue Elektroeinheit bis zur Kraftübertragung des i20 Rally1 – zuständige Julien Moncet. Schade nur, dass die in Alzenau ansässigen Werkssportler als einzige bei der Präsentation keinen aktuellen Rally1-Boliden dabei hatten. „Der Testunfall im Dezember hat unseren ohnehin engen Zeitplan weiter belastet", so der zum stellvertretenden Teamchef beförderte Moncet. Er gibt zu, dass bis zur letzten Minute an den Einsatzautos für den Saisonauftakt gearbeitet wird.

Thierry Neuville und Ott Tänak geben sich dennoch zuversichtlich: „Die letzten Testfahrten liefen gut. Wo wir aber genau stehen, werden wir erst sehen, wenn alle Teams mit ihren neuen Autos auf der gleichen Strecke unterwegs sind."

Derweil sei klar: Oliver Solberg soll neun der 13 WM-Läufe bestreiten und Routinier Dani Sordo dessen Platz erstmals in Portugal übernehmen, um beim Schotterklassiker von einer hinteren Startposition zu profitieren. ▷

M-SPORT FORD World Rally Team


M-SPORT

Früh fertig, ausgiebig getestet: Ford Puma Rally1

Mit breiter Brust startet M-Sport in die neue Ära. Kein Rally1 war früher am Start als der neue Puma. Besser noch: Ford verstärkt sein Engagement, und Dank Red Bull ist Rekordchampion Loeb Teil der Fahrerriege.

M-Sport-Boss Malcolm Wilson und Richard Millener strahlen um die Wette. „Cool, oder", lacht der Teamchef. „Wir wussten, dass das Design des Ford Puma Rally1 mit dem Lila viele überrascht und freuen uns, dass es draußen gut ankommt." Ein weiterer Grund zum Feiern für die Briten: Seit 1997 und damit genau 25 Jahre ist M-Sport offizieller Werkspartner von Ford. Gemeinsam kann man auf sieben WM-Titel zurückblicken.

Mark Rushbrook, Direktor von Ford Performance und für das weltweite Motorsport-Engagement der Marke verantwortlich, betont: „Wir bei Ford bekennen uns klar zur elektrisierten Zukunft des Automobils. „Darum ist es auch so wichtig, dass die jüngste Generation der Rallyeautos den Technologiewechsel hin zur Elektromobilität widerspiegelt."

Bei den Fahrern setzt M-Sport seine Hoffnungen auf Neuzugang Craig Breen, der als Teamleader vorangehen soll. Superstar Sébastien Loeb soll den Youngstern Fourmaux und Greensmith zur Seite stehen. Weiter unklar ist, wann und wie oft der in Prodrive-Diensten stehende Rekord-Champion selbst hinterm Puma-Steuer sitzen wird. ■



Craig Breen/IRL (31)
Copilot: Paul Nagle
WM-Starts: 68
Siege: 0
Podiums: 6



Adrien Fourmaux/F (26)
Copilot: Alexandre Coria
WM-Starts: 26
Siege: 0
Podiums: 0



Gus Greensmith/GB (25)
Copilot: Jonas Andersson
WM-Starts: 58
Siege: 0
Podiums: 0



Sébastien Loeb/F (47)
Copilot: Isabelle Galmiche
WM-Starts: 180
Siege: 79
Podiums: 119

WRC2

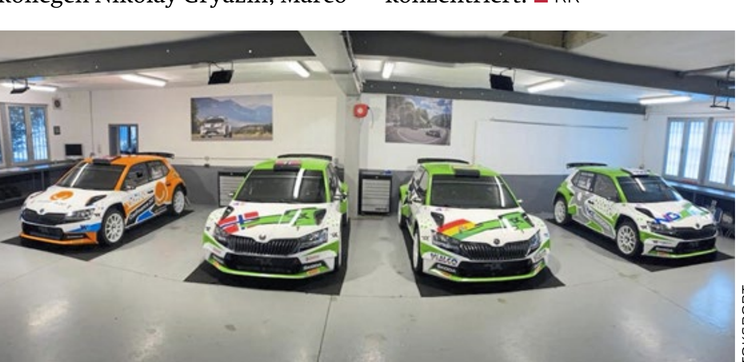
Für Jung und Alt

In der zweiten Liga schreibt die FIA neben dem WRC2-Titel künftig zwei neue Wertungen aus – für den besten Junior und Senior.

Exakt 29 der 75 startberechtigten Teams kommen mit einem Rally2-Fahrzeug zur Rallye Monte Carlo. 20 davon haben sich als Prioritätsfahrer in die WRC2 eingeschrieben.

Ganz oben auf der Nennliste steht Titelverteidiger Andreas Mikkelsen. Seine Skoda-Markenkollegen Nikolay Gryazin, Marco Bulacia und Chris Ingram, allesamt ebenfalls von Tok-Sport betreut, punkten wie Erik Cais (Ford) und Grégoire Munster (Hyundai) darüber hinaus in der Fahrern bis 30 Jahre vorbehaltenen Junior-Wertung.

Noch größer ist schon jetzt der Andrang im neu geschaffenen WRC2-Masters für Ü-50-Fahrer, in dem neben sieben weiteren Routiniers auch Ex-Werksfahrer Freddy Loix (Skoda) antritt. Anders das Citroën-Trio Eric Camilli, Yohan Rossel und Sean Johnston, das sich ganz auf den WRC2-Titel konzentriert. ■ RK


TOKSPORT

Breite Front: Skodas verlängerter Arm Tok-Sport bringt vier Fabia Rally2

WRC3

Auf- und Abrüstung

Endlich steht die Rallye-Pyramide der FIA. Wichtiger Baustein für Aufsteiger: Die WRC3 und die Junior-WM setzen nun auf allradgetriebene Rally3-Autos.

Im Vorjahr stellte M-Sport mit dem gut 230 PS starken Ford Fiesta Rally3 den ersten Vertreter einer neuen Generation von seriennahen Einstiegs-Allradlern vor. Im Herbst legt der nächste Hersteller nach. Dann will Renault den Clio Rally3 präsentieren und wie schon in der Rally4 den Wettbewerb auch im neuen Segment anfachen.

Während Teams in der WRC3 ähnlich der WRC2 mit dem Hersteller ihres Vertrauens antreten können, wird die mit Schweden, Kroatien, Portugal, Estland und Griechenland insgesamt fünf europäische WM-Läufe umfassende Junior-WM weiterhin als Markenpokalserie ausgetragen, die Ausrüster M-Sport vom frontangetriebenen Fiesta Rally4 auf den Rally3-Turboallradler umstellt. ■ RK


M-SPORT

Gutes Geschäft: Neue Rally3-Autos wie der M-Sport Fiesta

Drei Rallyes in Übersee

Die Debütsaison der neuen Rally1-Hybridboliden soll 13 WM-Läufe und mit Kenia, Neuseeland und Japan erstmals wieder drei Übersee-Läufe umfassen.

Simon Larkin, beim WM-Promoter für Veranstaltungen und Kalenderplanung verantwortlich, gibt sich zuversichtlich. „In den vergangenen eineinhalb Jahren haben alle dazugelernt, ob Behörden, Veranstalter oder auch die Aktiven. Deshalb darf man trotz der Omikron-Variante davon ausgehen, dass die für uns relevanten Länder ihre Pandemie-bedingten Beschränkungen lockern oder in naher Zukunft aufheben." Auch deshalb soll der vertraglich schon länger besiegelten Rückkehr nach Neuseeland nichts im Wege stehen. Weiter offen ist die Veranstaltung im August. Die Rallye Irland gilt zwar weiter als Favorit, noch scheint es aber an der finalen Finanzierung zu haken. Spätestens im März muss eine Entscheidung fallen. Im Notfall könnte erneut die belgische Ypern-Rallye einspringen. ■ RK

WM-KALENDER 2022

20.–23.01.	Monte Carlo (Asphalt & Schnee)
24.–27.02.	Schweden (Schnee)
21.–24.03.	Kroatien (Asphalt)
19.–22.05.	Portugal (Schotter)
02.–05.06.	Italien/Sardinien (Schotter)
23.–26.06.	Kenia (Schotter)
14.–17.07.	Estland (Schotter)
04.–07.08.	Finnland (Schotter)
18.–21.08.	noch offen (Asphalt)
08.–11.09.	Griechenland (Schotter)
29.09.–02.10.	Neuseeland (Schotter)
20.–23.10.	Spanien (Asphalt)
10.–13.11.	Japan (Asphalt)

WM-NACHRICHTEN

TEST-CRASH VON BREEN

Vergangenen Dienstag erwischte es auch M-Sport. Nach heftigen Testunfällen von Toyota-Pilot Elfyn Evans im Yaris Rally1 und Hyundai-Fahrer Thierry Neuville im i20 Rally1 im Dezember ging nun auch M-Sport-Neuzugang Craig Breen die Straße aus, und der Ford Puma Rally1 landete kopfüber neben der Piste. In nur 24 Stunden konnte der Proto-



typ repariert werden und Gus Greensmith am Donnerstag seinen Testtag absolvieren. Am Sonntag übernahm Sébastien Loeb den Hybridboliden, um sich auf seinen 14. Monte-Start vorzubereiten.

JUBILÄUM FÜR DELECOUR

François Delecour kennt die Rallye Monte Carlo wie seine Westentasche. 38 Jahre nach seiner ersten (Talbot Samba) und fünf Jahre nach seiner letzten Teilnahme (Abarth 124 Rally R-GT) startet der Monte-Sieger von 1994 (Ford Escort Cosworth) zum 20. Mal bei seinem Heimspiel. Sein Einsatzauto, eine Alpine A110 R-GT, ist zugleich das 15. Fahrzeugmodell, mit dem der 59-Jährige den WM-Klassiker angeht.

NUR GRIEBEL IM OPEL

Nur in der WRC2 ist mit den Rally2-Modellen von Citroën, Ford, Hyundai, Skoda und Volkswagen die Markenvielfalt größer als in der Rally4-Kategorie. Die Überraschung: Nur der amtierende Deutsche Meister Marijan Griebel geht mit dem Opel Corsa im neuesten Rally4-Ableger an den Start. Seine elf internationalen Konkurrenten setzen dagegen auf Ford Fiesta, Peugeot 208 oder Renault Clio.

PAJARI GEGEN CERNY

Künftig sind die WM-Junioren mit Allradantrieb unterwegs. (siehe linke Seite) Um sich vor dem Auftakt in Schweden auf den Einheits-Ford Fiesta Rally3 einzuschießen, starten die Favoriten Sami Pajari aus Finnland und der Tscheche Jan Cerny bei der Monte. ■ RK

„Nachhaltigkeit ist künftig essenziell"

Vor vier Wochen wurde Mohammed Ben Sulayem zum neuen FIA-Präsidenten gewählt. Wir trafen Ihn zu einem exklusiven Gespräch.

Von: **Reiner Kuhn**



FIA

Mohammed Ben Sulayem

Geburtstag: 12. November 1961
Geburtsort: Dubai (UAE)
Herkunftsland: V. Arabische Emirate

Nach der Rallye Dakar sind Sie nun bei der Rallye-WM-Präsentation in Salzburg. Wie wichtig ist Ihnen der Kontakt zu den Aktiven?
Ich war selbst Fahrer oder Organisator und weiß daher, wie wichtig der persönliche Kontakt und direkte Austausch mit den Aktiven, Managern und Teamchefs ist. Es ist nicht mein Stil, im Büro über den Papieren zu sitzen. Im Gegenteil, ich will die Menschen miteinbeziehen.

Wo herrscht bei der FIA dringender Handlungsbedarf?
Zu allererst braucht es einen guten Plan, um weiterzukommen. Um die Formel 1 mache ich mir keine so großen Sorgen. Wichtig ist eine klare Struktur. Dies trifft auch auf andere Serien wie die Rallye-WM zu. Der Promoter ist hier sehr engagiert. Aber egal, über welche Meisterschaft wir reden: Nachhaltigkeit, angefangen beim Sprit, ist essenziell. Im Rallyesport sind die neuen Rally1-Autos mit ihrer Hybrid-Technologie die Spitze der Pyramide, aber der Rallyesport ist viel mehr und größer als die Rallye-WM. Es gilt, die ganze Bandbreite zu integrieren. Es geht nicht darum, dass wir künftig CO_2-neutral sein müssen, sondern dass wir dies proaktiv wollen.

Im Vorjahr besuchten Sie die Barum-Rallye in Tschechien und wissen um die Bedeutung der Rallye-EM, ihres Zeichens die älteste FIA-Serie. Haben Sie einen Favoriten für den noch vakanten Lauf im Herbst?
Hier wollen wir die Expertise und Vorschläge des Promoters hören. Bisher weiß ich von zwei möglichen Szenarien. Einerseits ein Doppellauf mit der Meisterschaft des Mittleren Ostens auf Zypern. Eine andere Alternative könnte ein Asphaltlauf, allen voran die Rallye Korsika, sein. Warten wir die Ideen und Vorschläge des Promoters ab.

Deutschland ist eine der führenden Auto-Nationen. Was muss geschehen oder können Sie tun, dass hier wieder große Veranstaltungen wie ein Formel-1-Grand-Prix oder Rallye-WM-Lauf stattfindet?
Eines vorab: Die FIA braucht Deutschland, die deutsche Kultur und die großen deutschen Hersteller. Gemeinsam mit dem nationalen Verband und den Promotern müssen wir herausfinden, was es braucht, damit in Deutschland wieder große Veranstaltungen stattfinden. Braucht es hier mich in meiner Funktion als FIA-Präsident, um zu zu helfen, stehe ich gerne bereit. Motorsport gehört auch in die Schlüsselmärkte.

Welche Veranstaltung werden Sie als Nächstes besuchen?
Keine Ahnung. Was ich aber weiß ist, welche ich unbedingt besuchen will. Auch wenn ich mal ein Angebot hatte, dort zu fahren, war ich noch nie in Le Mans. Da werde ich in diesem Jahr sicher hingehen. Gleiches gilt für den Nürburgring. Die Nordschleife ist nicht nur Kult, sondern wird von der Autoindustrie für Test- und Erprobungsfahrten genutzt. Keine Frage, dass ich diese Piste und am besten auch gleich ein Rennen dort noch besuchen werde. ■



Nasser Al-Attiyah, Matthieu Baumel und der Toyota Hilux waren eine unschlagbare Kombination

Mit Hirn, Charme und

Die Toyota-Crew Nasser Al-Attiyah und Matthieu Baumel lässt in der zweiten Rallyewoche nichts mehr anbrennen: Al-Attiyah gewinnt zum vierten Mal die Rallye Dakar. Sébastien Loeb wird im BRX Hunter Zweiter. Die Audis waren schnell, aber noch nicht zuverlässig genug.

Von: **Reiner Kuhn**

Bei der 44. Ausgabe der Rallye Dakar wurde gleich doppelt Geschichte geschrieben: Zum einen gab es bei der Mutter aller Marathonfahrten erstmals Punkte für die neue FIA Rally-Raid-WM, zum anderen schickte Audi erstmals drei Experimental-Boliden ins Rennen, bei denen alle vier Räder rein elektrisch angetrieben werden, deren Batterie neben Brems-Rekuperation jedoch zusätzlich über einen DTM-Motor geladen wird.

Schon im Prolog zeigte Carlos Sainz mit der zweitschnellsten Zeit, zu was die futuristisch gestylten RS Q e-tron imstande sind. Zum Glück für die Ingolstädter Werkssportler wurde die in diesem Jahr schon zu Beginn geplante Marathonprüfung aufgrund von Starkregen und Überschwemmungen gestrichen. Statt sonst nämlich einsam schraubender Fahrer und Beifahrer im abendlichen Biwak durften die Teams ihre Mechaniker einsetzen und Audi so alle drei in der Eröffnungswoche von Dämpferschäden gebeutelten Werkswagen im Wettbewerb halten.

!

Die neue Effizienz: 2019 gewannen die Toyota-Crews 12 von 14 Etappen, nicht aber die Rallye. Nun waren sie nur fünfmal vorne, und Al-Attiyah feierte den Gesamtsieg.

Methode



Sébastien Loeb: Einmal zu oft verfahren, ein paar Plattfüße zu viel



Audi: Vom ersten Meter an konkurrenzfähig, aber noch nicht zuverlässig



Mattias Ekström: Bester Audianer



Yazeed Al-Rajhi: Lokalheld auf P3

Fortan konnten Carlos Sainz, Stéphane Peterhansel und Mattias Ekström das Potenzial ihrer Dienstwagen aufzeigen.

Wer dachte, der frühe Etappen-Sieg für die Neulinge durch Sainz sei ein Strohfeuer gewesen, wurde nach dem Ruhetag eines Besseren belehrt: Befreit, weil ohne Siegchance, aber mit revidierten Dämpfern, geigte das Audi-Trio in der zweiten Woche groß auf, und jeder feierte je einen Tagessieg. Im Ziel wurde Dakar-Rekordsieger Peterhansel als 59. von 72 Ankommern gewertet, Sainz fuhr auf Rang 12, und Prototypen-Debütant Ekström landete als bester Audianer auf Platz 9.

Bester Deutscher auf P6

Timo Gottschalk und sein Fahrer Jakub Przygonski mussten dagegen frühzeitig erkennen, dass sie mit ihrem Mini Buggy gegen die neuen Allradler der Kategorie T1+ keine Chance mehr haben. Auch, weil die FIA den zweiradangetriebenen Fahrzeugen kurz vor dem Start mittels eines um einen Millimeter kleineren Restriktors 20 Pferdestärken raubte und damit ein klares Zeichen setzte, dass man im Rally-Raid-Sport künftig zwar auf verschiedene Motorentechnologien, aber beim Antrieb voll auf Allrad setzt.

„Uns blieb nur die Möglichkeit, jeden einzelnen Tag konstant und fehlerfrei zu bleiben. Das ist uns im Großen und Ganzen auch geglückt. Wir haben uns Zug um Zug vorgearbeitet und lagen zwischenzeitlich gar auf dem vierten Platz im Gesamtklassement. Am Ende haben wir zwar etwas Pech gehabt, aber – Hand aufs Herz – unsere direkten Konkurrenten waren aufgrund des Materials und Reglements überlegen, dagegen konnten wir nichts ausrichten“, erklärte Gottschalk. Die Zeiten, als die vormals siegreichen Buggys von Mini oder Peugeot ganz vorne mitfahren konnten, sind vorbei, in den Top 5 tummeln sich nur noch neue Allradler.

Giniel De Villiers, Dakar-Sieger von 2009, wurde im zweiten Werks-Toyota Fünfter. Der Südafrikaner, der wegen einer Covid-Erkrankung verspätet anreiste und sich durch zwei Vorfälle >>


Gegen die Allradler chancenlos: Przygonski und Gottschalk im Mini Buggy


Stéphane Peterhansel: Zwei Mal für Teamkollege Sainz gestoppt

>> mit Motorradpiloten zwischenzeitlich herber Kritik ausgesetzt sah, konnte zwar die neunte Tagesetappe für sich entscheiden, aber weder mit seinen Markenkollegen Yazeed Al-Rajhi, dem vom Start weg souverän an der Spitze agierenden Nasser Al-Attiyah noch den von Prodrive betreuten BRX-Fahrern Orlando Terranova und Sébastien Loeb mithalten. Terranova ließ sich als einer von acht Fahrern einen Tagessieg gutschreiben, das Siegerpodium verpasste er als Vierter dennoch um knapp 30 Minuten.

Anders Yazeed Al-Rajhi. Eine nachträgliche Zeitstrafe kostete den Lokalmatador im Overdrive-Toyota zwar einen Etappenerfolg, aber mit einer guten Stunde Rückstand schafft er beim Heimspiel als Dritter und erster saudi-arabischer Fahrer den Sprung aufs Dakar-Siegerpodest. Besser waren nur Sébastien Loeb und Nasser Al-Attiyah.

Zwar legte der Rekord-Weltmeister aus dem Elsass in der zweiten Woche nochmals ein paar Kohlen nach und knabberte über 20 Minuten von seinem zwischenzeitlich auf eine knappe Stunde angewachsenen Rückstand ab. Der führende Katarer und dessen kongenialer Copilot

„Wir müssen jede Etappe konstant und fehlerfrei bleiben. Aber gegen die Allrad-Konkurrenz können wir nichts mehr ausrichten.“
Timo Gottschalk

Matthieu Baumel ließen sich davon aber weder beeindrucken noch verunsichern.

Die Topfavoriten hielten sich streng an ihren zuvor ausgeklügelten Schlachtplan. Im Wissen um einen ausgereiften und schnellen Dienstwagen spielten sie vom Start weg ihre Wettbewerbsroutine aus, setzten sich sofort an die Spitze und kontrollierten fortan das Tempo und die Konkurrenz. Bestes Beispiel sind die letzten Kilometer von Bisha zum Ziel nach Dschidda. Al-Attiyah und Baumel blieben weiter cool, verschenkten einige Minuten und begnügten sich mit Tages-Rang 19, nur um im Ziel auf das Dach ihres Toyota zu springen und ausgelassen ihren vierten Dakar-Erfolg und den ersten in Saudi-Arabien zu feiern. ■

Die deutschen Privatfahrer bei der Rallye Dakar

Richtig stolz und ziemlich müde

Nicht nur Beifahrer-Routinier Timo Gottschalk kann sich freuen, auch Daniel Schröder und Markus Walcher enterten mit ihren T1-Nissans die Zielrampe.

Nach 8,375 Kilometern, die Hälfte davon im Wettbewerbstempo, erhalten Markus Walcher und Co Stephan Stensky im Ziel die „Finisher“-Medaille. „Jetzt haben wir das Ding! Ich bin richtig stolz, ziemlich müde und freue mich auf mein eigenes Bett“, sagt der schwäbische Offroadpilot und stellt klar: „Auch wenn man auf die Ergebnisliste schielt: Hier anzukommen, ist für uns Privatiers das einzig realistische Ziel.“ Eine abgerissene Bremsleitung und eine defekte Keilriemen-Spannrolle waren die wesentlichen Gebrechen am erstmals eingesetzten T1-Nissan Navara: „Wir sind nie böse auf der Nase gelandet und haben einfach versucht, konstant unser Tempo zu fahren.“ Lohn der Mühe: Gesamtrang 44, zwei Plätze und eine halbe Stunde hinter dem früh mit einem Getriebeschaden gebeutelten Khalid Al-Qassimi und dessen deutschem Co Dirk von Zitzewitz.

Noch weiter vorne landete Daniel Schröder, der das Ziel 13 Stunden nach Gesamtsieger Al-Attiyah und elf hinter dem als Sechsten bestplatzierten Deutschen Timo Gottschalk, als 36. erreichte. Der 33-Jährige saß erstmals am Steuer des familieneigenen T1-Nissan, weil sich Vater Jürgen bei einem Enduro-Ausritt verletzt hatte und passen musste.

„Das Fahren lief ziemlich gut“, so Schröder junior. „Und dafür, dass wir wie Markus und Stephan erstmals in Saudi-Arabien am Start waren, hat es meist auch mit der Navigation geklappt. Wir hatten ein paar Plattfüße und Probleme mit den Achswellen. Auf der achten Etappe haben wir über 40 Autos überholt und sind als 32. ins Ziel gekommen. Da fährt man abends mit einem breiten Grinsen im Gesicht ins Biwak. Vor allem, wenn die Service-Crew dann nur Routinearbeiten zu erledigen hat.“ ■ RK


Trotz einiger Strapazen viel Spaß in der Wüste: Walcher und Co Stensky


Starkes Debüt: Schröder im Nissan

Ein Blick in die Klassen


ASO


ASO


ASO


ASO

T2 – AUTOS SERIENNAH

In den fünf Auto-Klassen (T1 bis T5) sind insgesamt 240 Fahrzeuge gestartet: 56 Trucks (T5), 47 seriennahe „Lightweights" (T4), 48 Leichtgewicht-Prototypen (T3) und 87 T1-Prototypen. Am schwächsten besetzt war erneut die T2-Kategorie für seriennahe Autos. Von den fünf genannten Teams waren nur die beiden seit acht Jahren siegreichen Werkswagen von Toyota Auto Body gestartet. Wenig überraschend wiederholten der 37-jährige Akira Miura und sein französischer Beifahrer Laurent Lichtleuchter im bewährten Toyota VDJ 200 ihren Vorjahreserfolg und verwiesen ihre Teamkollegen Ronald Basso/ Jean Michel Polato aus Frankreich auf Platz 2. Im Gesamtklassement belegten die beiden Crews die Ränge 38 und 43.

T3 – „LW"-PROTOTYPEN

In T3-Klasse war niemand schneller als das Red-Bull-Junior-Team – allen voran Seth Quintero und sein deutscher Co Dennis Zenz, die bis auf eine alle Tagesetappen für sich entschieden (Rekord). Den klaren Durchmarsch verhinderte ein Antriebsschaden am zweiten Tag, der die amerikanisch-deutsche Paarung zehn Strafstunden kostete. Teamkollegin Christina Gutierrez wurde mit viereinhalb Stunden Rückstand Dritte.
Den Sieg machten Ex-Motorrad-Fahrer Francisco Lopez und Rallycrosser Sebastian Eriksson im von South Racing betreuten EKS-Can-Am mehr oder weniger unter sich aus. Im Ziel hatte der Chilene komfortable 51,28 Minuten Vorsprung auf den schwedischen Teamkollegen.

T4 – „LW" SERIENNAH

Bei den seriennahen kleinen Buggys kam erneut niemand an den 16 vom South Racing Team betreuten T4-Can-Ams vorbei. Der Kampf um den Klassensieg war dennoch nirgends spannender. Auf den zwölf Tagesetappen wechselte sechs Mal die Führung. Auf die finalen 163 Wertungskilometer von Bisha nach Dschidda startete Gerard Farres Guell mit 1,41 Minuten Vorsprung auf seinen US-amerikanischen Can-AM-Werkskollegen Austin Jones. Doch nach wenigen Kilometern haderte Farres Guell mit Elektrik-Problemen. Jones erreichte das Ziel als Tages-Dritter 4,18 Minuten vor dem Spanier und holte damit den Klassensieg. Rallye-Amazone und Extreme-e-Champion Molly Taylor (Can-AM) kam bei ihrem Dakar-Debüt auf Rang 14.

T5 – RACETRUCKS

Die nicht-russische Racetruck-Fraktion, allen voran aus Holland und der Tschechei, biss sich an den Kamaz-Werkswagen weiter die Zähne aus. Seit 1996 feierte Kamaz 18 von insgesamt 22 möglichen Dakar-Siegen in der Truck-Wertung. Und auch bei der 44. Ausgabe sollte sich daran nichts ändern. Im Gegenteil: Erstmals gewann das Kamaz-Quartett alle Tagesetappen. Dem nicht genug, belegten die vier hellblauen Werkswagen auch die ersten vier Plätze in der T5-Klasse. Der Turkmene Dmitry Sotnikov, mit 36 Jahren Jüngster im Team, wiederholte zusammen mit Ruslan Akhmadeev und Ilgiz Akhmetzianov seinen Vorjahreserfolg. Best-of-the-Rest mit drei Stunden auf Rang 5: der Holländer Janus van Kasteren (Iveco).

AUS DEM BIWAK

ABGEARBEITET

Rekord beim ersten Rally-Raid-WM-Lauf der Geschichte. Bei der Rallye Dakar kamen bei über 240 Meldungen an die Rallyeleitung, zumeist wegen Tempoverstößen, dazu rund 80 Meldungen der FIA-Stewards, insgesamt gut 70.000 Euro Strafgebühren zusammen.

ABGEBROCHEN

Tim Coronel verletzte sich auf der sechsten Etappe am Rücken. Nach intensiver Physiotherapie


KUHN

am Ruhetag machte der Holländer mit seinem Bruder Tom zwar weiter, musste aber vor der achten Tagesetappe abbrechen. „Gesundheit geht vor", so Tom. „Er kann kaum laufen. Tim ist die Dakar jetzt fünfzehn Mal gefahren, ich zehn Mal. Nächstes Jahr wird es wieder eine geben."

WM-KALENDER 2022

Nach der Rallye Dakar sollen vier weitere Rally-Raid-WM-Läufe folgen. Auch dort werden jeweils WM-Zähler pro Tagesetappe (5-4-3-2-1) sowie für das Gesamtergebnis (50-40-30-25-20-15-10-9-8 ...1) vergeben.

05.–10.03. Abu Dhabi
24.–30.04. Rallye Kasachstan*
06.–12.06. Rallye Andalusien
06.–12.10. Rallye Marokko

*vorbehaltlich der politischen Situation

RALLYE DAKAR (01.–14.01. 2022)

Erster von fünf WM-Läufen, mit 12 Tagesetappen über 4,258 km

1. Al-Attiyah / Baumel (Q/F), Toyota Hilux T1.1	in 38:33.03 h
2. Loeb / Lurquin (F/B), BRX Hunter T1.1	+ 27.46 min
3. Al-Rajhi / Orr (KSA/GB), Toyota Hilux T1.1	+ 1:01.13 h
4. Terranova / Carreras (RA/E), BRX Hunter T1.1	+ 1:27.23 h
5. De Villiers / Murphy (ZA/ZA), Toyota Hilux T1.1	+ 1:41.48 h
6. Przygonski / Gottschalk (PL/D), Mini Buggy T1.2	+ 1:53.06 h
7. Serradori / Minaudier (F/F), Century Buggy T1.2	+ 2:32.05 h
8. Halpern / Graue (RA/RA), Mini Buggy T1.2	+ 2:38.26 h
9. Ekström / Bergkvist (S/S), Audi RS Q e-tron T1.U	+ 2:42.11 h
10. Vasilyev / Uperenko (RUS/LV), BMW X5 T1.1	+ 3:02.21 h

Etappen-Siege: Al-Attiyah 2, Loeb 2, Sainz 2, Lategan 2, Terranova 1, Ekström 1, De Villiers 1, Peterhansel 1


ASO

Starkes Duo: Baumel und Al-Attiyah

WM-STAND NACH LAUF 1

1. Nasser Al-Attiyah (Q)	85 Punkte
2. Sébastien Loeb (F)	84 Punkte
3. Yazeed Al-Rajhi (KSA)	51 Punkte
4. Jakub Przygonski (PL)	36 Punkte
5. Matthieu Serradori (F)	33 Punkte
6. Lucio Alvarez (RA)	25 Punkte
7. Bernhard Ten Brinke (NL)	21 Punkte
8. Sebastian Halpern (RA)	19 Punkte
9. Nani Roma (E)	18 Punkte
10. Vladimir Vasilyev (RUS)	14 Punkte



Die #33 ist zurück: Die Autos von René Rast (l.) und Kelvin van der Linde für 2022

ABT SPORTSLINE

DTM

Das Abt-Dreamteam steht

Dass René Rast in die DTM zurückkehrt, war klar. Nun ist auch offiziell, was seit der damaligen Ankündigung gemunkelt wird: Er tritt als Teamkollege von Kelvin van der Linde für Abt Sportsline an.

Von: **Michael Bräutigam**

Für die Kemptener Mannschaft fuhr Rast zuletzt auch in der Formel E, weshalb es also nicht wirklich ein Teamwechsel ist. Und mit dem Namen „Abt" verband Rast auch schon vor der Formel-E-Zeit ein großer Erfolg: 2014 konnte er im Team von Hans-Jürgen Abts Bruder Christian den Titel im ADAC GT Masters feiern. Sein Teamkollege war der damals zu Saisonbeginn erst 17-jährige Kelvin van der Linde, der 2022 in der DTM wieder mit Rast zusammenspannt – nur diesmal eben nicht im gleichen Auto, sondern als direkter, Abt-interner Gegner.

„Wir haben unsere Fühler früh in Richtung René ausgestreckt", gesteht Abt-Teamchef Thomas Biermaier. Das nun entstandene Dreamteam könnte sich dabei nicht besser ergänzen. Van der Linde ist ein absolutes Vollgastier, ein Instinkt- und Gefühlsfahrer mit riesigem Talent. Rast ist nicht nur sauschnell, sondern auch ein absolut detailversessener Analytiker. „Mit dieser starken Fahrerpaarung kann es nur ein Ziel geben: Den Titel endlich zurück nach Kempten zu holen", so Hans-Jürgen Abt.

Rast: „Nie Lust verloren"

Für René Rast, den DTM-Meister von 2017, 2019 und 2020, ist es ein DTM-Comeback. Jedoch unter anderen Vorzeichen: Damals wurden noch Class-1-Prototypen gefahren, seit 2021 ist die DTM eine GT3-Serie. Ob der Wahl-Österreicher dem GT3-Spezialisten Kelvin van der Linde das Wasser reichen kann, muss man also erst abwarten. „Ich hatte nie die Lust an der DTM verloren. Audi wollte, dass ich mich in der vergangenen Saison ganz auf die Formel E konzentriere", sagte Rast.

Die Kombination Rast/Van der Linde hat noch eine Verbindung: Beide werden von Dennis Rostek und seiner Firme Pole Promotion gemanagt, in der Rast zudem Co-Geschäftsführer ist – und zuletzt Van der Lindes Berater war. ■

NASCAR

Nudeltopf und Chili Bowl

In Daytona wurden vergangene Woche weitere Tests mit den NextGen-Autos ausgetragen. Und einige NASCAR-Piloten brachten sich beim „Chili Bowl" in den Wettkampf-Modus.

Von: **Michael Bräutigam**

Beim alljährlichen Dirt-Spektakel in Tulsa/Oklahoma schafften es gleich drei aktive Cup-Piloten ins große Finale. Neben den Dirt-Spezialisten Christopher Bell und Kyle Larson schaffte auch Ricky Stenhouse Jr. den Sprung unter die besten 24 von fast 400 angemeldeten Fahrern. Im Finale startete Bell von der Pole, musste sich aber letztlich Tanner Thorson knapp geschlagen geben. Larson holte P7 und Stenhouse P9.

Andere Fahrer nutzten die Testfahrten in Daytona, um sich für den Saisonauftakt warmzufahren. Unter anderem gab Dale Earnhardt Jr. sein Cockpit-Comeback, und auch Jacques Villeneuve nahm im Cup-Auto Platz.

Daytona ausverkauft

Im Vordergrund des Tests stand aber die Validierung des Superspeedway-Pakets, das wohl auf rund 510 PS und einen sieben Zoll hohen Heckspoiler hinauslaufen (Standard-Paket: 670 PS, vier Zoll) wird. Diese Konfiguration wurde auch schon beim Atlanta-Reifentest ausprobiert. Das in Daytona getestete „Pack Racing" mit bis zu 16 Autos lieferte vielsprechende Ergebnisse, wenn man auf ein gewohnt enges Geschehen beim Saisonauftakt in Daytona hofft. Wer übrigens noch mit dem Gedanken spielt, spontan nach Florida zu fliegen, hat Pech gehabt: Sämtliche Tribünen- und Wohnwagen-Stellplätze beim Great American Race sind für dieses Jahr nämlich bereits ausverkauft.

Vor dem Clash Anfang Februar in L.A. findet Ende Januar noch ein Test in Phoenix statt. ■



NASCAR

Joey Logano und Denny Hamlin beim NexGen-Test in Daytona



CHILI BOWL NATIONALS

Die Top 3 des Chili Bowl: Rico Abreu, Tanner Thorson, Christopher Bell (v.l.)

WTCR

Engstler jetzt mit Honda

So könnte er aussehen: Engstler-Honda im Liqui-Moly-Design



LIQUI MOLY

Als erneut erster Hersteller hat Honda sein Fahrer-Quartett für die WTCR präsentiert. Keine Überraschung: Es sind dieselben wie 2021. Sehr wohl eine Überraschung: Tiago Monteiro und Attila Tassi starten für Engstler als neues Honda-Team!

Von: **Michael Bräutigam**

Bei welchem Team Esteban Guerrieri und Néstor Girolami unterkommen, soll zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben werden. Dass das Münnich-Team der mit Abstand heißeste Kandidat ist, dürfte klar sein, eine entsprechende Bekanntgabe wäre also keine Sensation. Sehr wohl rieb man sich dagegen die Augen, als Engstler Motorsport als Einsatzteam zweier Civics benannt wurde, nachdem man zuletzt noch als zweites Team neben BRC die Hyundai-Farben vertreten hatte. Hyundai wird auch 2022 in der WTCR vertreten sein, möglicherweise aber nur durch die beiden BRC-Hyundai. Dass Sébastien Loeb Racing aus der TCR Europe nachrückt und damit ein WTCR-Comeback gibt, ist indes – trotz der Tatsache, dass Andrea Adamo mittlerweile weg ist – sehr unwahrscheinlich, nachdem man sich 2021 mit Hyundai ziemlich verkracht hatte.

Auch in der TCR Germany wird Engstler mit vermutlich drei Honda antreten. Die Hyundai-Projekte sowohl in der TCR Germany – planmäßig ebenfalls mit drei Autos – als auch DTC laufen weiter, werden aber dem Vernehmen nach an das Team ROJA Motorsport ausgelagert. Mit diesem hat man bereits seit einiger Zeit eine Kooperation, die 2021 in der TCR Germany vertieft wurde.

Luca mit Doppelprogramm

Mit der neuen Konstellation in Sachen WTCR ist auch klar, dass Luca Engstler wohl nicht in der Serie bleibt. Wie zu hören ist, plant er ein Doppelprogramm: Zum einen weiter Tourenwagen, wobei Hersteller und Einsatzgebiet noch unklar sind. Zum anderen der parallele Einstieg in die GT3-Szene, auch hier sind Serie und Marke aber noch zu verkünden. Nach seiner GT3-Premiere bei den 24h von Dubai (siehe S. 16/17) deutet jedoch vieles auf ein Programm mit Audi hin. ■

WTCR

Neuer Serienchef

Der Tourenwagen-Weltcup hat einen neuen Boss: Auf Xavier Gavory folgt sein französischer Landsmann Jean-Baptiste Ley.

Gavory bleibt der WTCR-Promoterfirma Eurosport Events jedoch erhalten und leitet die Geschicke des für 2022 neuen ETCR-Weltcup. Sein 43-jähriger Nachfolger als WTCR-Primus ist von Haus aus Ingenieur und bereits seit 2013 bei Eurosport Events tätig, zuletzt als Koordinator der Rallye-EM sowie der Motorrad-Langstrecken-WM (EWC). Nun ist er sowohl in der WTCR als auch in der EWC der Hauptgeschäftsführer.

Für die TV-Produktionen wird der Posten des Executive Producers mit Marc Minari ebenfalls neu besetzt. Er übernimmt diesen Job von Felipe McGough und war zuvor u. a. als Moderator der F1-Übertragungen von TF1 tätig. Seit 2015 war er bereits der Executive Producer bei der Rallye-EM.

WTCR-Eventmanager Maurizio Bartolomei und Teamkoordinatorin Fiona Rees bleiben der Weltcup-Orga erhalten. ■ MBR



WTCR

Der neue WTCR-Boss: Jean-Baptiste Ley übernimmt von Xavier Gavory

IMSA

Wickens-Comeback

Fast dreieinhalb Jahre nach seinem schweren IndyCar-Unfall in Pocono gibt Robert Wickens sein Comeback: In einem TCR-Auto von Hyundai.

Der frühere Mercedes-DTM-Pilot hatte bereits im vergangenen Mai einen Hyundai Veloster von Bryan Herta Autosport in Mid-Ohio getestet. Genau wie dieser wird auch der vom gleichen Team eingesetzte Hyundai Elantra N TCR speziell angepasst, da Wickens seine Beine nicht zum Fahren benutzen kann.

„Ich gewinne keine Muskelfunktion mehr zurück und werde wohl den Rest meines Lebens im Rollstuhl sitzen. Aber es ist ein tolles Leben“, gab Wickens ein Update zu seiner aktuellen Situation.

Das Renn-Comeback gibt er Ende Januar in der IMSA Michelin Pilot Challenge im Rahmen der 24h von Daytona. Anschließend will er auch den Rest der Saison bestreiten. Noch diese Woche absolviert er beim „Roar“-Test die ersten Runden im Elantra, den er sich mit Mark Wilkins teilen wird. ■ MBR



FACEBOOK.COM/ROBERTWICKENSOFFICIAL

Zurück im Renngeschehen: Wickens wird in Daytona einen Hyundai fahren

Voll-GasGas



Drei-Marken-Trio: Quintanilla (Honda), Sunderland (GasGas), Walkner (KTM)

Sam Sunderland gewann nach 2017 zum zweiten Mal die Dakar. Und der britische GasGas-Werksfahrer ist der erste Pilot seit 2002, der die härteste aller Marathon-Rallyes auf zwei verschiedenen Marken gewinnen konnte. Yamahas Adrien van Beveren war das Glück in Saudi-Arabien auch diesmal nicht hold.

Von: **Thomas Schiffner** und **Imre Paulovits**

Auch im dritten Anlauf nach 2020 und 2021 konnte KTM die Siegestrophäe bei der Dakar nicht zurückerobern. Und dennoch gab es nur in Mattighofen Grund zu feiern: Die Pierer Mobility Group, mit den Marken Husqvarna, GasGas und KTM im Rennen, schaffte den prestigeträchtigen Dakarsieg mit dem Briten Sam Sunderland und mit dem roten, ehemals spanischen Motorrad GasGas, das mit der neuen Werks-KTM 450 Rally de facto baugleich ist. Damit war HRC geschlagen, nach den Triumphen 2020 (Ricky Brabec) und 2021 (Kevin Benavides). Im Motorsport gilt das Motto „The Winner takes it all“, und deshalb kann es dem Monster Energy Honda Team kein Trost sein, dass es mit Pablo Quintanilla, Joan Barreda, Jose Cornejo und Ricky Brabec alle vier Werksfahrer unter die ersten sieben brachte – aber eben keinen vor Sunderland …

Spannung bis zum Schluss

Es war eine der engsten Dakar-Rallyes aller Zeiten, und natürlich fiel die Entscheidung erst auf der zwölften und letzten Etappe von Bisha nach Jeddah auf den letzten 163 Wertungskilometern. Vor dem Start zum Showdown lagen der führende Sunderland und die drei Folgenden Quintanilla, Matthias Walkner und Adrien van Beveren bei 37 Stunden Fahrtzeit gerade mal 15 Minuten und 30 Sekunden auseinander.

Als Verlierer der 44. Dakar muss sich zu Recht einmal mehr Yamaha-Werksfahrer Adrien van Beveren fühlen. Der Franzose, der die Dakar schon 2018 in Südamerika wegen einer schweren Sturzverletzung mit 50 Minuten Vorsprung abbrechen musste, lag nach Stage 10 in Führung – fünf Minuten vor Quintanilla und sechs Minuten vor Sunderland.

Königsetappe war Stage 11, ein Rundkurs über 500 Kilometer um Bisha durch tiefen Sand und über die gefürchteten gebrochenen Dünen der Kategorie 3, wo man bei der Auffahrt nicht weiß, wer oder was einen jenseits des Kamms erwartet. Hier trat der unter den Favoriten gefürchtete Jojo-Effekt wieder auf: Der Gewinner der vorangegangenen Etappe muss als Erster in die Wüste, er findet keine Spuren und droht, sich auf der Suche nach den vorgegebenen Wegpunkten hoffnungslos zu verfransen.

Benavides kam zurück

Hinter Toby Price (KTM) und Luciano Benavides (Husqvarna) fuhr Van Beveren als Dritter los. Doch obwohl sein Yamaha-Kollege Andrew Short anfangs führte, konnte er Van Beveren nicht helfen. Der am Vortag wegen eines Motorschadens an seiner KTM eigentlich ausgeschiedene Kevin Benavides fuhr mit frischem Motor nach vorn und legte seinen Teamkollegen Sunderland und Walkner die Spur, sodass sie Van Beveren entscheidende Sekunden wegknabbern konnten.

So übernahm Sunderland wieder die Gesamtführung, und Van Beveren (4.) hatte nur geringe Chancen, 15 Minuten Rückstand auf der kurzen Schlussetappe noch aufzuholen. Zumal der Franzose gegen die Pierer-Fahrer Sunderland und Walkner sowie gegen die Honda-Meute allein stand. Und dann kam es, wie es kommen musste: Pablo Quintanilla gab auf den letzten 163 Kilometern alles, um sieben Minuten Rückstand aufzuholen. Er gewann auch die Etappe vor Ricky Brabec und Toby Price. Doch Sunderland, der ohne Risiko auf Platz 9 fuhr, hatte am Schluss immer noch dreieinhalb Minuten Vorsprung auf den Chilenen. Van Beveren scheiterte schon nach vier Kilometern an einem Wegpunkt, den er nicht fand. Er verlor viel Zeit, fuhr dann bis zum Ziel Vollgas. Ihm ging fast das Benzin aus, und trotzdem blieb ihm als Tages-14. nur der vierte Schlussrang hinter Matthias Walkner, der Platz 3 verteidigen konnte.

„Ich habe sehr gemischte Gefühle, aber im Ganzen war es ein positives Rennen für mich und das Team. Ich bin wirklich glücklich, das Rennen beendet zu haben, das erste Mal seit 2017", sagte Van Beveren. Und das auch noch gesund.

Ein Ende der Taktik?

Bei einer Rallye mit so einem engen Spitzenfeld entsteht praktisch jeden Tag eine Überraschung, die für die Zuschauer die Spannung bis zum Schluss aufrechterhält. Doch dabei steht das Taktieren mittlerweile über dem fahrerischen Können. Deshalb überlegt sich manch einer, ob das wirklich im Sinne des Sports ist. „Es wird bereits bei einigen Teams darüber nachgedacht, Strategen aus der Formel 1 zu verpflichten, die auf das Auswerten von Variablen spezialisiert sind. Wenn die Sache bei der Rallye auch schwieriger ist, weil man keine ununterbrochene Kommunikation zum Fahrer hat", weiß Heinz Kinigadner. „Es wird aber von Veranstalterseite überlegt, ob man nicht mit mehr Massenstarts die Taktik etwas durcheinanderbringt. Das wäre wünschenswert, denn das Ganze soll Rennfahren bleiben und nicht dazu übergehen, dass stattdessen das Ergebnis mit dem Computer entschieden wird."

Die zehn längsten Minuten

Dem 2018er Sieger Matthias Walkner blieb „nur" der unterste Podiumsrang als bester KTM-Fahrer, doch der Salzburger wusste das richtig einzuordnen: „Ich bin super happy und auch froh, gesund im Ziel zu sein. Es war hart, wie immer, aber diesmal besonders wegen dem Level der Navigation jeden Tag. Die neue Rally-KTM ist einfach brillant."

Dass Sam Sunderland zum Schluss die Oberhand behielt, verwunderte Pierers Rallye-Strategen Heinz Kinigadner nicht: „Er war einfach im Sand der Schnellste der ersten drei, da konnte keiner mit ihm mithalten. Er ist in seiner Jugend zu seiner Großmutter nach Dubai gezogen und hat das Sandfahren gelernt wie keiner von den anderen. Dazu hat sich Matthias Walkner am drittletzten Tag verfahren, und danach gab es ein Kommunikationsproblem mit der Teamführung. Er hätte danach nicht noch einmal fünf Minuten verschenken sollen, denn so war der Rückstand einfach zu groß, und er konnte Sam nicht mehr unter Druck setzen." Sunderland, der GasGas den größten Erfolg in der Geschichte der Marke sicherte, hatte aber doch noch bange Minuten: „Die zehn Minuten, die ich im Ziel warten musste, um zu wissen, ob meine Zeit reicht, kam mir vor wie ein ganzes Leben. Dieser Sieg fühlt sich besser an als mein erster, denn dieser war alles andere als leicht. Die Abstände waren so eng, du konntest nie Gas rausnehmen bis ganz zum Ende."

Mehr Sicherheit

Zum Schluss das Erfreulichste der 44. Dakar: Es gab im Rennen erstmals seit Langem keinen tödlichen Unfall und auch keinen Sturz mit schweren Verletzungsfolgen. Eine deutliche Bestätigung der sehr intensiven Bemühungen des Veranstalters A.S.O. gemeinsam mit den Herstellern, in den letzten beiden Jahren den Speed der Rally zu reduzieren und den Teilnehmern weitere Verbesserungen der Sicherheitsausrüstung vorzuschreiben. Als Wermutstropfen bleibt, dass der französische Mechaniker Quentin Lavallée bei einem Unfall auf der Unterstützungsroute am letzten Tag verstarb. Sein Begleitfahrzeug war mit einem einheimischen Truck kollidiert.

Die Dakar 2022 zählte erstmals zur Marathon-Weltmeisterschaft, sie war also erst der Anfang. Nächster Halt: Abu Dhabi, 5. bis 10. März. ■

DAKAR-RALLYE 2022 (MOTORRAD)

1.–14. Januar 2022
Endstand nach Prolog und 12 Etappen

1.	Sam Sunderland (GB)	GasGas	38:47.30 h
2.	Pablo Quintanilla (RCH)	Honda	+ 3.27 min
3.	Matthias Walkner (A)	KTM	+ 6.47 min
4.	Adrien van Beveren (F)	Yamaha	+ 18.41 min
5.	Joan Barreda (E)	Honda	+ 25.42 min
6.	Jose Cornejo Florimo (RCH)	Honda	+ 38.06 min
7.	Ricky Brabec (USA)	Honda	+ 46.04 min
8.	Andrew Short (USA)	Yamaha	+ 46.08 min
9.	Mason Klein (USA)	KTM	+ 49.07 min
48.	Mike Wiedemann (D)	KTM	+ 10:16.14 h


EALLY ZONE
Premiere: Erster Sieg für GasGas, zweiter für Sam Sunderland


HRC
Bester Hondafahrer, beste Dakar-Platzierung: Zweiter Pablo Quintanilla



RALLY ZONE
Dritter, aber glücklich: Matthias Walkner für KTM



FUTURE7MEDIA
Es hat nicht sollen sein: Adrien van Beveren Vierter



RED BULL

Marc Márquez mit dem Motocross-Motorrad auf dem Ponts Circuit bei Lleida: „Das Ergebnis war sehr positiv“

HRC

Seit seinem Enduro-Unfall im Oktober hatte sich Marc Márquez komplett aus der Öffentlichkeit zurückgezogen. Doch nun stellte sich der achtfache Weltmeister in einer Video-Konferenz den Fragen und gab Auskunft über seinen Heilungsprozess.

Von: **Imre Paulovits**

Wie steht es mit Ihrer Genesung?
Ich bin derzeit sehr glücklich. Die letzten drei Monate waren nicht einfach, denn Sehstörungen sind nie einfach. Aber im letzten Monat wurde es immer besser, und ich begann, mich wohler zu fühlen. Seit dem Unfall habe ich von Anfang an nur die Ratschläge meines Arztes Dr. Sánchez Dalmau, der mein Sehen bereits 2011 wiederhergestellt hat, befolgt. Dass es ein sehr langsamer Prozess werden würde, wussten wir gleich am Anfang, denn es war ein Nerv, der einen Muskel steuert, der beeinträchtigt wurde. Es war wieder genau der gleiche Nerv wie bei der Verletzung 2011. Von dem Moment an, als ich es wusste, war es hart, denn ich stand vor einer Ungewissheit. Aber im letzten Monat, und besonders die letzten zwei Wochen, habe ich eine Besserung gespürt. Letzte Woche hatte ich einen Check beim Arzt und dort hat sich mein Gefühl bestätigt: Die Resultate der Untersuchung zeigten tatsächlich eine Verbesserung. Er hat mir dann erlaubt, dass ich wieder probiere, Motorrad zu fahren. Ich habe Motocross gewählt, weil es ein ähnliches Motorrad ist, auf dem ich mich verletzt habe. Motocross ist auch sehr belastend und man muss sehr präzise sein. Da gibt es Sprünge, es geht Berg hoch, Berg runter, und man muss das volle Programm einsetzen. Ich war sehr glücklich, denn das Ergebnis war sehr positiv, und nun kann ich den nächsten Schritt kaum erwarten. Das Team versucht jetzt, einen Test mit einer CBR 1000 RR-R oder mit der RC 213 V-S, mit der ich letztes Jahr gefahren bin, zu organisieren. Ich hoffe, dass das bald auf einer GP-Rennstrecke möglich sein wird.

Hat es Sie überrascht, als die Augenverletzung plötzlich Fortschritte gemacht hat?

„Versuche, beim Test in Malaysia wieder zu fahren“

Die Heilung von so einer Augenverletzung ist etwas, mit dem man nicht spielen darf. Da gibt es auch so gut wie keine Zwischenschritte. Entweder hat man klare Sicht oder man hat keine klare Sicht. Es ist wie an und aus. Natürlich bin ich einer, der, wenn er sich verletzt, gleich am nächsten Tag wieder fahren will. Da ich aber eine ähnliche Erfahrung schon vor zehn Jahren gemacht habe, wusste ich, dass man nicht vorhersehen kann, wie lange es dauert. Auch der Arzt konnte mir nicht sagen, ob es einen Monat, drei Monate oder sechs Monate dauern wird. Deshalb musste ich einfach Geduld haben. Bei so einer Verletzung hat man alle Möglichkeiten auf dem Tisch. Eine Operation, eine lange Heilung und auch die Möglichkeit, dass ich nie wieder Motorrad fahren kann. Deshalb war es eine schwere Zeit, wenn man seine Zukunft nicht kennt. Als ich mich besser fühlte, habe ich vor einer Woche begonnen, auf der Straße Fahrrad zu fahren, dann mit dem Mountainbike im Gelände. Das Gefühl war gut und wurde immer besser. Dann hat mich der Arzt untersucht und mir erlaubt, Motorrad zu fahren. Aber bevor ich den Test in Malaysia zusagen kann, brauche ich mehr Tage. Ich will sehen, wie sich mein Zustand weiterentwickelt und auf der Rennstrecke sehen, wie ich dort zurechtkomme. Denn wenn ich die Vorsaison beginne, will ich sicher sein, dass ich zu hundert Prozent fit bin und meinen normalen Job erledigen kann.

Inwieweit wurde eine Operation in Erwägung gezogen?
Im Moment sieht es so aus, dass ich keine Operation brauche. Ich fahre nur Motorrad, weil ich wieder perfekte Sicht habe. Aber ich werde weiterhin dem Rat meines Arztes folgen. Er will jetzt auf einer GP-Strecke bei hohem Tempo sehen, wie es sich über einen vollen Tag mit vielen Runden verhält. Dort werde ich alleine fahren, und wir müssen sehen, ob ich Probleme bekomme, wenn ich ermüde. Ich will danach bewerten, wie es ist. Und Dr. Sánchez Dalmau will beurteilen, wie mein tatsächlicher Zustand ist, bevor er mich zu den Malaysia-Tests zulässt. Wenn die Verletzung nicht komplett heilt, brauchen wir eine Operation. Aber derzeit sieht es so aus, dass alles gut wird. Ich muss ganz ehrlich sagen, dass ich hoffe, dass ich keine weitere Operation für mein Auge benötige.

> „Bei meiner Augenverletzung lagen alle Möglichkeiten auf dem Tisch. Auch, dass ich gar nicht mehr Motorrad fahren kann.“
>
> Marc Márquez

Wie ist der Unfall eigentlich genau passiert?
Ich bin mit Enduro-Weltmeister Josep Garcia auf einer kleinen Strecke bei mir in der Nähe gefahren. Nach 20 Minuten haben wir gesagt, wir fahren noch zwei Runden, bevor wir gehen, und da bin ich in einer Rechtskurve gestürzt. Ich hatte eine Art Highsider und bin mit dem Kopf auf dem Boden aufgeschlagen. Danach bin ich aufgestanden und habe mich wieder auf die Enduro gesetzt. Ich bin mit ihr nach Hause gefahren und habe mich geduscht. Nach drei Stunden habe ich begonnen, merkwürdig zu sehen und mich schwindlig zu fühlen. Da habe ich meinen Arzt angerufen und ihm gesagt, dass ich dieses Gefühl habe. Er meinte, keine Panik, das kann in so einem Fall für eine Woche normal sein. Aber nach der ersten Woche haben wir gesehen, dass das Problem weiter da war. Da haben wir es kommuniziert. Vorher meinte der Arzt, wir sollten uns beruhigen, es kann sich in der ersten Woche viel wieder regenerieren. Wenn es sich in der ersten Woche nicht ändert, dauert es hingegen sehr lange. Und dem war leider so.

Werden Sie in Zukunft das Risiko beim Offroad-Fahren versuchen runterzuschrauben?
Sicher ist Offroad-Fahren gefährlich. Aber mit einer Tausender auf einer Rennstrecke zu fahren, die keine GP-Strecke ist, ist auch nicht ungefährlich. Und wir müssen trainieren. Das Risiko ist immer da. Wenn man auf dem Sofa liegt, hat man kein Risiko, und man kann bei allen Rennen da sein. Dann wird man aber nie der Beste der Welt.

Wie sehr hat Sie die Verletzung mental belastet?
Die mentale Seite war vielleicht das Schwierigste an dem Ganzen. Es war eine der schwierigsten Zeiten meiner Karriere. Es ist jetzt der vierte Winter, in dem ich verletzt bin. Zuerst mit der rechten Schulter, dann mit dem Arm. Jetzt sah es zum Saisonschluss so aus, als würde es besser werden, da kam die nächste Verletzung, gerade als ich in Austin und in Misano gewinnen konnte und begann, mich wieder besser zu fühlen. Es ist sehr hart, und ich wünsche es keinem Fahrer, oder überhaupt niemanden, solche Gefühle durchmachen zu müssen. Aber jetzt fühle ich mich besser. Seit ich mich verletzt habe, war es mein Ziel, beim ersten Test oder zum ersten Rennen wieder fit zu sein. Es sieht so aus, dass wir auf dem Weg dahin sind. Aber zuerst müssen wir auf einer Rennstrecke mit hoher Geschwindigkeit ausprobieren, wie weit ich bin. Das Sehen ist eine ernste Sache, deshalb werde ich auch die Ratschläge meines Arztes und die meines Teams befolgen. Im Moment fühle ich mich gut, und das ist für mich momentan das Wichtigste.

Wie können Sie damit umgehen, wenn Sie nicht fahren können?
In so einer Situation versuche ich, die Welt zu vergessen. Ich versuche einfach, ein normales Leben zu leben. Dann bin ich mit meinen Leuten zusammen und bleibe zu Hause. Ich versuche einfach zu vergessen, was ich gemacht habe und was ich machen werde, speziell in den ersten Wochen der Verletzung. Aber natürlich ist das schwierig und hart. Besonders bei einem Sichtproblem, bei dem ich noch nicht einmal ein normales Leben haben konnte. Ich lag auf dem Sofa, bin aufgestanden und konnte nichts normal machen. Das war wirklich kein gutes Gefühl. Als ich jetzt wieder Motorrad fahren konnte, war es ein unbeschreibliches Gefühl. Jeder braucht eine Leidenschaft in seinem Leben.

Wie geht es Ihren anderen Verletzungen?
Bislang hatte ich keine perfekte Vorsaison. Aber woran wir in den letzten drei Monaten ebenfalls hart gearbeitet haben, war meine Schulter. Jetzt versuchen wir, einen perfekten Weg für die weitere Vorbereitung zu finden. Meine Schulter ist viel besser geworden, mein Arm ebenfalls. Wir müssen aber noch verstehen, wie wir während der Saison arbeiten müssen, um nicht die gleichen Probleme zu haben wie letztes Jahr. Die Irritationen, nach denen dann der Schmerz kommt und alles schwieriger wird. Wir müssen jetzt all diese Dinge vorbereiten. ■



Marc Márquez

Geburtstag: 17. Februar 1993
Geburtsort: Cervera (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2008: 125GP, KTM (13.)
2009: 125GP, KTM (8.)
2010: 125GP, Derbi (1.)
2011: Moto2, Suter (2.)
2012: Moto2, Suter (1.)
2013: MotoGP, Honda (1.)
2014: MotoGP, Honda (1.)
2015: MotoGP, Honda (3.)
2016: MotoGP, Honda (1.)
2017: MotoGP, Honda (1.)
2018: MotoGP, Honda (1.)
2019: MotoGP, Honda (1.)
2020: MotoGP, Honda (-)
2021: MotoGP, Honda (7.)

Hobbys
Motocross, Dirt Track

Rückkehr in ganz ungew

Starker Neuanfang: Gresini-Teambesitzerin Nadia Padovani (M.) mit Enea Bastianini (l.), Fabio Di Giannantonio (r.) und der Ducati GP21

GRESINI RACING

Nach sieben Jahren als Aprilia-Werksteam tritt Gresini Racing in der MotoGP wieder als unabhängiges Team an. Bei der Teampräsentation zog die ungewöhnliche Farbgebung ihrer Ducati D16 GP21 die meiste Aufmerksamkeit auf sich.

Von: **Imre Paulovits**

Als Enea Bastianini und Fabio Di Giannantonio in der großen Halle von Gresini Racing in Faenza die Schleier von den beiden Ducati Desmosedici hoben, staunten die geladenen Gäste und die Zuschauer vor dem Live-Stream nicht schlecht. Die roten Umrandungen an der Verkleidungsfront und an deren Seiten kamen einem zwar aus der Zeit bekannt vor, als Gresini als Honda-Privatteam in der MotoGP auftrat, doch statt dem Weiß von damals waren die Motorräder jetzt in Flieder gehalten. Eine wahrlich ungewöhnliche Farbe in der MotoGP-Welt. Doch Designer Aldo Drudi hatte sich viele Gedanken gemacht, bevor er sich dafür entschied. Die Farben machen die Motorräder in dem nun 24 Fahrer starken Feld der Königsklasse unverwechselbar.

Sie stehen aber auch für eine ganz neue Epoche des Teams. Denn erstens wird dem Vermächtnis des vor einem Jahr an Covid verstorbenen Teamgründers Fausto Gresini Genüge getan. Dieser hatte nach der Entscheidung von Aprilia, mit einem direkten Werksteam in der MotoGP weiterzumachen, gleich als Erster einen Vertrag mit der Dorna für die Zeit von 2022 bis 2026 unterzeichnet, um wieder als MotoGP-Privatteam anzutreten. Und zweitens steht mit seiner Witwe Nadia Padovani nun erstmalig eine Frau als Teambesitzerin an der Spitze einer Mannschaft in der MotoGP.



Gresini Racing hat in 25 Jahren 58 GP-Siege und drei WM-Titel eingefahren. In ihrem neuen MotoGP-Team arbeiten 25 Männer und Frauen für die beiden Fahrer Enea Bastianini und Fabio Di Giannantonio.

Zusammen mit Marketing-Direktor Carlo Merlini, der seit über 20 Jahren bei Gresini Racing tätig ist, schaffte sie es, ein Paket zu schnüren, mit dem das seit 1997 in der Königsklasse vertretene Team mit vielen neuen Mit-

öhnlichen Farben



Weiblicher Touch: Das Outfit der Gridgirls stammt vom Label Betty Blue



Viel Enthusiasmus: Gresini Racing tritt mit alten und neuen Technikern an

arbeitern schlagkräftig in die nächste MotoGP-Ära starten kann. Die Handschrift der neuen Chefin zeigt sich auch in einem anderen Bereich: Sie ließ von ihrer Freundin Elisabetta Franchi, der Präsidentin und Besitzerin des Mode-Labels Betty Blue, das Outfit der Gridgirls entwerfen und bringt einen feinen Touch in die Startaufstellung.

Unterstützung von Ducati

Wie ernst es Ducati mit dem neuen Satelliten-Team ist, zeigt die Tatsache, dass bei der Teamvorstellung mit Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna, Marketing-Chef Paolo Ciabatti und Sportdirektor Davide Tardozzi gleich das gesamte Führungs-Dreigestirn der Rennabteilung aus Bologna anwesend war. Dall'Igna hob auch hervor, dass das Team mit Enea Bastianini und Fabio Di Giannantonio zwei junge Talente an den Start bringt, was ganz in einer Linie mit den Bemühungen von Ducati steht, sich eine breite Basis von Talenten in der MotoGP aufzubauen und sich so die langfristige Zukunft zu sichern. Zwar bekommt das Team nicht die GP22 wie das Werksteam und Pramac, da Bastianini aber bereits im Vorjahr mit dem 2019er Modell aufs Podest fuhr, wird dem 24-jährigen Supertalent aus Rimini viel Aufmerksamkeit geschenkt, und er bekommt zusätzliche Unterstützung.

Bastianini zeigte sich auch bestens gelaunt und motiviert. Er war 2015 WM-Dritter, 2016 Vizeweltmeister der Moto3 mit Gresini und ist wieder „in die Gresini-Familie heimgekehrt". Nach dem ersten Test mit der GP21 in Jerez ist er überzeugt, dass er seine hervorragenden Resultate aus dem Vorjahr noch einmal überbieten und regelmäßig um das Podest kämpfen kann. Fabio Di Giannantonio will in seinem ersten Moto-GP-Jahr einen ähnlichen Einstand geben, wie es sein Teamkollege im Vorjahr getan hat. Er will um den Titel des Rookie des Jahres gegen Remy Gardner und Raúl Fernández kämpfen. Mit Bastianini ist er nun auch wieder mit seinem ehemaligen Teamkollegen vereint. Dass beide ihre Ziele erreichen können, dafür will neben den Technikern auch der zweifache Weltmeister Manuel Poggiali als Riding Coach sorgen. ■

DREI FRAGEN AN

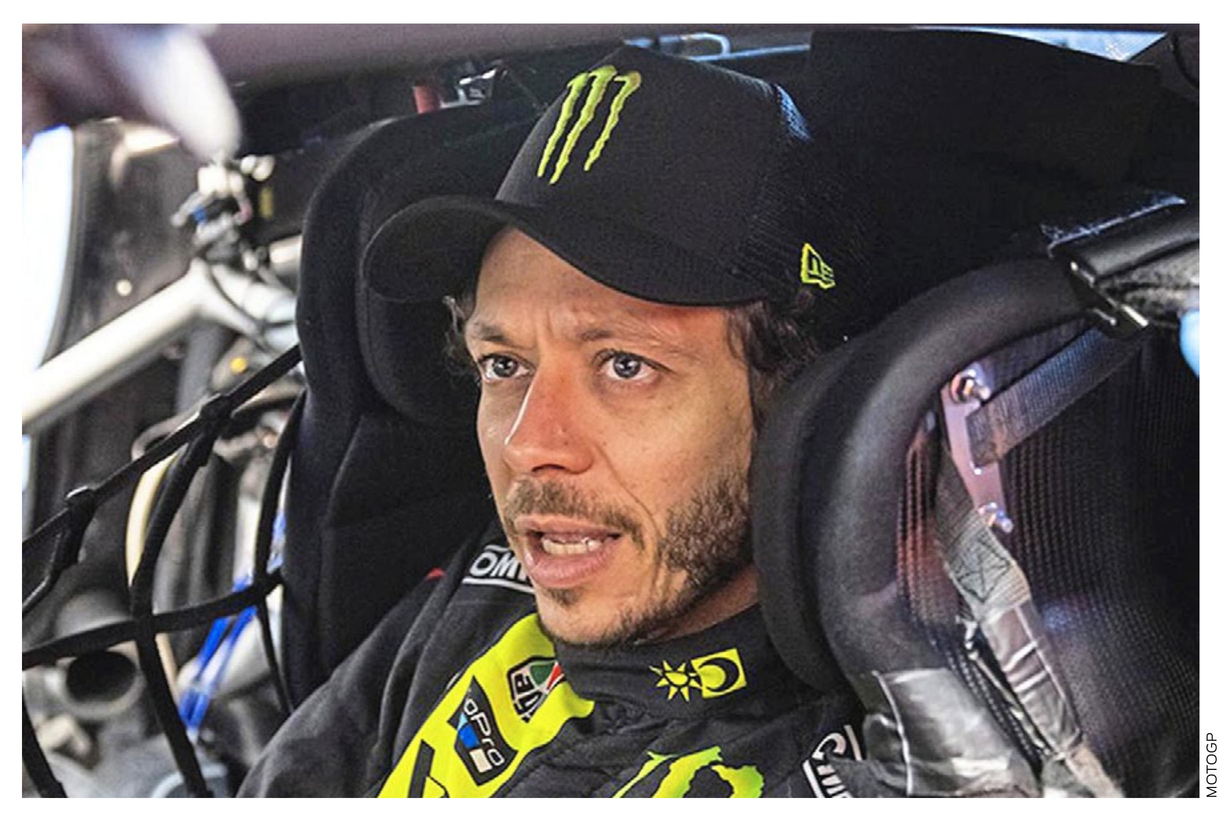
ENEA BASTIANINI



MIT WELCHEM GEFÜHL STARTEN SIE IN DIE SAISON 2022?
Es ist mir eine große Freude, wieder mit meiner ersten Familie in der Weltmeisterschaft, mit Gresini, vereint zu sein, wenn leider auch ohne Fausto, aber mit dem gleichen Geist. Der ist wichtig und findet sich überall im Team. Und ich will ihn auf der Strecke umsetzen. Ich möchte bei jedem Rennen um die Top 5 kämpfen und öfter aufs Podest fahren. Ich möchte an den ganzen Rennwochenenden vorn dabei sein und mich vor allem im Qualifying verbessern, um eine bessere Ausgangsbasis für die Rennen zu haben. Das Team ist unglaublich gut, das hat sich schon beim ersten Test in Jerez gezeigt. Und ich will auch mein Bestes geben.

INWIEWEIT IST DIE DUCATI GP21 BESSER ALS IHR LETZTJÄHRIGES MOTORRAD?
Ich hatte gleich von der ersten Runde an in Jerez ein besseres Gefühl als mit der GP19. Sie lässt sich leichter und entspannter fahren. Die DNA von Ducati passt unheimlich gut zu meinem Fahrstil. Außerdem kann man mit diesem Motorrad in der Mitte der Kurve ein höheres Tempo fahren als mit meinem letztjährigen. Das ist wichtig, damit man in den Rennen die Reifen länger schonen kann, wobei ich in diesem Punkt schon im Vorjahr recht gut war.

WIE IST ES, WIEDER MIT FABIO DI GIANNANTONIO IN EINER BOX ZU SEIN?
Es ist schon ein merkwürdiges Gefühl. Zum ersten Mal waren wir vor 15 Jahren bei den Minibikes in einem Team. Dann hat er 2015 in Valencia mit einer Wildcard mit unserem Team sein WM-Debüt gegeben und war seither in dem Team. Er war 2018 Moto3-Vizeweltmeister und auch letztes Jahr in der Moto2 sehr konkurrenzfähig.



MOTOGP

Rossi fährt Audi R8

Dass Valentino Rossi seine Karriere im Rennwagen fortsetzen wird, hat er bereits bei seinem MotoGP-Rücktritt verkündet. Jetzt steht auch fest, wo: Beim Meister-Team von Audi in der GT World Challenge Europe.

Von: **Imre Paulovits**

Rossi hatte schon letzten Sommer angekündigt, dass er nach einem Team für eine ernsthafte Vierrad-Karriere sucht. Interessant jedoch ist, dass er dabei nicht wie bisher mit einem Ferrari fahren wird, sondern bei einem Audi-Team unterschrieben hat. Rossi hatte bereits im Dezember in Valencia den Audi R8 LMS des W Racing Team (WRT) getestet und sich jetzt mit dem Team auf sein Programm für 2022 einigen können. Rossi wird sowohl im Endurance Cup als auch im Sprint Cup als offizieller Audi Sport Fahrer antreten und dieses Jahr so zehn Rennen bestreiten. Mit wem er sich das Auto teilen wird, steht noch nicht fest.

WRT oder W Racing Team wurde 2009 im belgischen Baudour vom ehemaligen Rennfahrer Vincent Vosse und dem Unternehmer Yves Weerts gegründet. 2021 nahmen sie an der Sportwagen-WM, der European Le Mans Series, der GT World Challenge Europe, der Intercontinental GT Challenge und dem ADAC GT Masters teil. Insgesamt betreuen sie dieses Jahr 13 Fahrer in ihren eigenen Reihen sowie zusätzlich noch Kundenteams und den Belgian VW Cup. Dabei gewannen sie mit Dries Vanthoor und Charles Weerts sowohl den Sprint Cup als auch die Gesamtwertung des GT World Challenge Europe. Im Endurance-Cup wurden sie Dritte, außerdem gewannen sie die LMP2-Klasse der Sportwagen-WM.

Das Team nahm 2019 und 2020 auch an der DTM teil, zuletzt mit Ferdinand von Habsburg, Fabio Scherer und Harrison Newey, und stellte in Misano 2019 das Auto für Andrea Doviziosos Gaststart. Dass sich Rossi für sie entschieden hat, liegt neben den Erfolgsaussichten wohl auch daran, dass es ein großer Traum von ihm ist, an den 24 Stunden von Le Mans teilzunehmen, und er dies, wenn er sich erst einmal akklimatisiert hat, mit dem Team auch tun könnte.

Beide Seiten glücklich

Der neunfache Motorradweltmeister ist voller Euphorie: „Ich freue mich sehr, dass ich mit WRT die gesamte GT World Challenge Europe fahren kann. Ich hatte schon immer vor, meine Karriere auf vier Rädern fortzusetzen, wenn ich meine MotoGP-Karriere beendet habe. Jetzt ist es so weit. Ich kann dieses Programm auf höchstem Niveau mit vollem Einsatz und mit dem richtigen professionellen Ansatz angehen. WRT ist das Team, das perfekt zu mir passt, und ich kann es kaum erwarten, mein neues Abenteuer mit ihnen zu beginnen.“ Teamchef Vincent Vosse und GTWC-Chef Stéphane Ratel sind begeistert von ihrem Neuzugang: „Wir wissen alle, welch großer Champion Valentino in der Motorradwelt war und welche Ausstrahlung er hat. Er ist ein wahrer Racer und ein sehr professioneller und konkurrenzfähiger Sportler. Deshalb wollten wir mit ihm zusammenarbeiten. Bei dem Test in Valencia konnten wir gleich sowohl beim technischen Feedback als auch bei der Arbeitsweise eine Richtung finden. Und ich denke, die Saison wird eine aufregende Erfahrung für beide Seiten sein.“

Die Saison wird für Rossi mit dem offiziellen Test am 7./8. März in Paul Ricard beginnen. Das erste Rennwochenende ist vom 1. bis 3. April vor seiner Haustür in Imola. Während der Saison wird Rossi noch in Brands Hatch, Magny-Cours, Paul Ricard, Zandvoort, Misano, Spa, Hockenheim, Valencia und Barcelona fahren, in Spa sogar ein 24-Stunden-Rennen. ■



WRT

Valentino Rossi in Valencia mit dem WRT-Audi R8 LMS: Gleich eine gute Chemie zum Team gefunden und dann geeinigt

MotoGP

Márquez fährt bereits

Letzten Mittwoch Motocross, am Sonntag bereits in Portimão mit der RC 213 V-S. Marc Márquez will wissen, ob er für den WM-Auftakt fit ist.

Von: **Imre Paulovits**

Das ging aber schnell. Man ist es von ihm aber auch kaum anders gewohnt. Am Freitag sagte Marc Márquez noch im Interview, dass er möglichst bald mit einer Tausender auf einer GP-Strecke fahren möchte (s. S. 32), um den Heilungsprozess seiner Augenverletzung weiter einschätzen zu können. Und schon am Sonntag war er mit seinem Bruder Álex und seinem Team in Portimão. Der achtfache Weltmeister fuhr mit der Honda RC 213 V-S, mit der er auch letztes Jahr trainiert hat. In vier Stints fuhr er drei Monate nach seinem Offroad-Unfall, bei dem der Nerv eines Augenmuskels beschädigt wurde und er deshalb unter Doppelsichtigkeit litt, 65 Runden, was fast drei GP-Distanzen entspricht. Auf den Bildern, die er auf seinen sozialen Medien postete, war das Strahlen in seinem Gesicht nicht zu übersehen.

Nun ist es das Ziel von Márquez, am 5. Februar auch bei den Vorsaison-Tests in Sepang fahren zu können. Aber ob er wirklich fahren kann, wird eine weitere Untersuchung bei Dr. Sánchez Dalmau klären. An Willenskraft hat es dem jüngsten MotoGP-Weltmeister der Geschichte nie gemangelt, doch er hat mittlerweile einsehen müssen, dass schwere Verletzungen ihren Tribut zollen und es besser ist, nicht zu früh zurückzukehren. Aber wie es aussieht, könnte er bald wieder bereit sein. ■



MOTOGP

Marc Márquez: 65 Runden in Portimão mit der Honda RC 213 V-S

Motorrad-WM

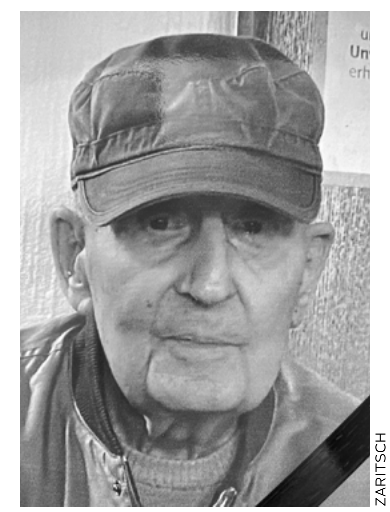
Bahmer verstorben

Er war die gute Seele Österreichs im Motorsport und als Aktiver, Organisator und Offizieller über sechs Jahrzehnte mit viel Herzblut dabei. Letzten Dienstag ist Hans Bahmer mit 92 Jahren verstorben.

Von: **Imre Paulovits**

Er war einer der freundlichsten Menschen des Fahrerlagers, wusste aber auch seinen Willen mit hartnäckiger Beständigkeit durchzusetzen. Hans Bahmer fuhr nach dem Krieg Motorradrennen und hatte eine Vorliebe für die britische Marke Triumph, so gründete er 1953 zusammen mit drei Dutzend Gleichgesinnten, darunter der Triumph-Importeur Robert Wöhrer, den Triumph-Club Wien. Dieser Club, dessen Obmann Bahmer zunächst war, sollte bis heute eine wichtige Rolle im österreichischen Motorradsport spielen. Sie veranstalteten Rennen und tun es heute noch, ohne sie gäbe es schon lange keine österreichische Staatsmeisterschaft mehr. Neben seinen Aufgaben im Club war Bahmer 16 Jahre lang erfolgreich aktiv, fünfmal entschied er die Club-Meisterschaft für sich und gewann mit Werner Bergold zweimal das Sechs-Stunden-Rennen im niederländischen Zandvoort.

Nach seiner aktiven Karriere wurde Bahmer 1974 von der OSK als österreichischer Vertreter in die FIM entsandt, von 1991 bis 2002 war er Safety Officer der FIM. Er setzte sich unermüdlich für die Sicherheit der Fahrer ein. In den letzten Jahren ließ die Kraft des Vollblut-Motorsportlers nach, letzten Dienstag schlief er für immer friedlich ein. Seine Beerdigung findet am 25. Januar um 12.30 auf dem Zentralfriedhof in Wien statt. ■


ZARITSCH

Hans Bahmer (1929–2022): Erfolgreicher Fahrer, rühriger Funktionär

NACHRICHTEN

MOTOGP
Da die Vorsaison mit großen Schritten näher rückt, trainierten die GP-Asse auch letzte Woche wieder fleißig auf den Strecken der Iberischen Halbinsel. Jorge Martín setzte sein Training vom letzten Wochenende, wo er mit Álex Rins, Albert Arenas und Pedro Acosta in Almería unterwegs war, in Cartagena fort. Diesmal leisteten ihm Maverick Viñales und Johann Zarco Gesellschaft. Auch Raúl Fernández fuhr in Cartagena mit einem Straßenmotorrad, genau wie sein Bruder Adrian und Ajo-Moto3-Pilot Jaume Masiá. Pedro Acosta setzte ebenfalls sein Trainingsprogramm fort und traf auf seine Moto2-Kollegen Arón Canet, Albert Arenas und Fermin Aldeguer.

MOTOE
Dominique Aegerter musste seine Fahrt nach Spanien aufschieben, weil er Corona-positiv getestet wurde. Mittlerweile ist der 31-jährige Schweizer ohne Befund und in Spanien eingetroffen. Er hat einen Crosser, eine Supermoto, einen Flattracker und eine 600er-Supersport-Yamaha dabei und wird sich in der Umgebung von Barcelona und Valencia Möglichkeiten suchen, auf so vielen unterschiedlichen Strecken zu fahren wie nur möglich.

MOTOGP
Auch Pol Espargaró gab letzten Freitag eine Video-Konferenz. Der Repsol-Honda-Pilot gab zu, dass er letztes Jahr lange Zeit deshalb Probleme hatte, die Honda schnell zu bewegen, weil das Motorrad auf die Hinterradbremse ganz anders reagiert, als er es zuvor gewohnt war: „Ich habe mich aber mittlerweile umstellen können. Und auch die Entwicklung des neuen Prototyps geht in die Richtung, dass ich glaube, gut in diese Saison starten zu können. Ich habe mich im Winter sehr gewissenhaft vorbereitet und beim Training gezielt meine Schwächen bearbeitet."

Die bessere Kopie

Vor 60 Jahren baute Suzuki für das erste Jahr der 50er-Weltmeisterschaft ein Motorrad, in das das Wissen des geflüchteten MZ-Werksfahrers Ernst Degner eingeflossen war. Sie wurden mit ihr auf Anhieb Weltmeister und legten den Grundstein für viele weitere WM-Titel.

Von: **Imre Paulovits**

Als MZ-Werksfahrer und 125er-WM-Leader Ernst Degner während des Schweden-Grand-Prix am 17. September 1961 in den Westen flüchtete und bald bekannt wurde, dass er bereits einen Vertrag mit Suzuki in der Tasche hatte, sorgte dies für viel Furore. Nicht nur, dass der Vorzeigesportler der DDR Fahnenflucht begannen hatte, er war auch tief in die Geheimnisse von Walter Kaaden, der bis dahin die schnellsten Zweitakter der Welt gebaut hatte, eingeweiht. Dazu hatte er Zylinder, Kolben und Kurbelwelle mitgenommen, die den Suzuki-Ingenieuren, deren Konstruktionen bei ihren WM-Auftritten kläglich gescheitert waren, als Anschauungsobjekte dienten. Den Winter 1961/62 verbrachte Degner auch vorwiegend in Japan und half bei der Konstruktion und dem Aufbau der Motoren und der Motorräder.

Die kleine Schwester

Wenn Degners Erfahrung zunächst vor allem der 125er auf die Sprünge half, wurde auch ein zweites Projekt vorangetrieben: Die FIM hatte bereits 1961 einen 50-ccm-Eurocup ausgeschrieben, und weil sie ausgesprochen erfolgreich war und die 50er-Klasse auch in Asien einen enormen Boom erlebte, gaben sie ihr für 1962 WM-Status. So bauten die Suzuki-Ingenieure auch eine verkleinerte Variante des 125er-Renners und bekamen auch hier Hilfe von Degner. Denn auch MZ hatte sich bereits Gedanken um die neue Klasse gemacht. Bernhard Petruschke, Leiter der Sportabteilung, hatte sich dafür stark gemacht, und Walter Kaaden und seine Mannen waren überzeugt, dass sie mit ihrer Zweitakt-Erfahrung einen großen Vorteil in der kleinen Klasse haben würden.

Viele Eckdaten, die MZ noch 1961 für ihre 50er erstellt hatte, stimmten auch mit der Suzuki überein. Der stehende Einzylinder hatte 40 mm Bohrung und 39,5 mm Hub sowie ein Achtganggetriebe. Degner brachte Suzuki mit dem deutschen Kolbenhersteller Mahle und dem Lagerhersteller INA in Kontakt, und so griffen die Japaner auf die gleichen Zulieferteile zurück wie MZ. Doch im Gegensatz zur 50er-MZ, die zu Beginn mit Wasserkühlung aufgebaut wurde, verließ man sich bei Suzuki auf Luftkühlung. Während die MZ den Drehschieber auf der rechten Seite hatte, war dieser bei der Suzuki links, und statt die Zündung links auf die Kurbelwelle zu setzen, baute ihn Suzuki über den Primärtrieb und konnte so Baubreite sparen. Der kleine Motor war im Prinzip eine fast maßstabsgetreue Verkleinerung der 125er, wie auch der Doppelschleifenrahmen, der schmale Zehn-Liter-Tank, die Verkleidung und die Räder, die kleine Bremsen und Reifen im Format 2.00-18 vorn und 2.25-18 hinten bekamen.

Pünktlich zum WM-Auftakt in Barcelona war die kleine Suzuki startbereit, doch die Konkurrenz war groß. Kreidler hatte im Jahr zuvor mit Hans Georg Anscheidt den Europacup gewonnen und für die WM noch einmal aufgerüstet. Dazu war Honda mit einem Einzylinder-Viertakter bereit, und



Suzuki RM62: Schon das typische Aussehen der Grand-Prix-Suzuki der 1960er-Jahre, wenn auch mit einfacherer Technik, Luftkühlung und „nur“ acht Gängen

„Mit den gewaltigen Mitteln der Japaner konnte die Kreidler-Rennabteilung nicht mithalten.“

Hans-Georg Anscheidt

neben den jugoslawischen Tomos waren auch die spanischen Derbi bei ihrem Heimrennen dabei. Anscheidt gewann die 50er-WM-Premiere im Montjuïc Park, eine Woche später siegte sein Kreidler-Teamkollege Jan Schurgens auf dem Circuit Charade im französischen Clermont-Ferrand. Ernst Degner war in beiden Rennen leer ausgegangen. Doch Suzuki und Honda hatten große Reserven. Sie setzten ihre Ingenieure daran, die Schwachpunkte auszumerzen, und schon einen Monat nach dem WM-Start stand Ernst Degner bei der TT ganz oben auf dem Podest der 50er. Auch in Assen, Spa und auf der Solitude war er unschlagbar, und nach den vier Siegen in Folge hatte er sich ein gutes Polster in der WM geschaffen. Doch die hatte er auch gebraucht, denn auf dem Sachsenring konnte er nicht starten, er wäre in der DDR sofort festgenommen worden.

In dem Jahr gab es zehn WM-Läufe für die „Schnapsglasklasse“, die sieben besten Resultate zählten zur WM-Wertung. Jan Huberts holte sich einen zweiten Sieg auf dem Sachsenring, Hans Georg Anscheidt in Monza ebenfalls und Luigi Taveri gewann im finnischen Tampere. So hatten vor dem WM-Finale in Argentinien noch Degner, Anscheidt und Taveri WM-Chancen. Hugh Anderson gewann das Finale vor seinem Suzuki-Teamkollegen Degner, der damit Weltmeister war. Für Anscheidt langte es mit dem dritten Platz zur Vizeweltmeisterschaft vor Taveri. Damit hatte Suzuki es geschafft, wovon MZ-Rennleiter Walter Kaaden all die Jahre geträumt hatte: den ersten WM-Titel mit einem Zweitakter zu gewinnen.

Viel Entwicklungsarbeit

Begonnen hatte die Suzuki die Saison mit den Steuerzeiten und Kanalformen, die Degner von MZ kannte. Damit leistete die RM62 zu Saisonbeginn 8 PS bei 10 500/min. Die Suzuki-Techniker arbeiteten fortwährend am Prüfstand, überarbeiteten die Steuerzeiten, Kanalformen und Auspufflängen, Mikuni machte 20er- und 22er-Rennvergaser, und bis zum Ende der Saison konnte die Leistung auf 12 PS bei 12 000/min gesteigert werden. Die MZ-Schwester konnte nie auch nur annähernd mithalten. Die Rennvergaser wurden nie fertig, die Rennabteilung musste Serienvergaser umarbeiten, dazu konnte Kaaden wegen den Sanktionen der Nato-Staaten gegen die DDR nicht überall einreisen und so das Motorrad einstellen. Ein Jahr quälte sich die Abteilung in Zschopau noch mit der 50er, die 1963 auf Luftkühlung umgestellt wurde, dann stellte man sie ein.

Die Suzuki wurde für 1963 weiterentwickelt. Sie bekam ein Neunganggetriebe, der Vergaser wuchs auf 24 mm, und die Leistung stieg auf 11 PS bei 13 000/min. Der Auspuff zeigte nun nach hinten, die Verkleidung wurde schlanker und die RM63 knackte in den Rennen die 150-km/h-Marke. Aber auch Kreidler hatte aufgerüstet. Hans Georg Anscheidt konnte drei Grands Prix gewinnen, doch für Suzuki gewann Hugh Anderson zwei, Ernst Degner, Mitsuo Itoh und Isao Morishita je einen Grand Prix und Anderson wurde Weltmeister. Beim WM-Finale in Suzuka gewann Luigi Taveri aber mit der neuen Zweizylinder-Honda. Suzuki brachte für 1964 ebenfalls einen Zweizylinder, der Anderson einen weiteren WM-Titel und Anscheidt, nachdem er von Kreidler zu Suzuki gewechselt war, gar deren drei bescherte. ■

SUZUKI

TECHNISCHE DATEN

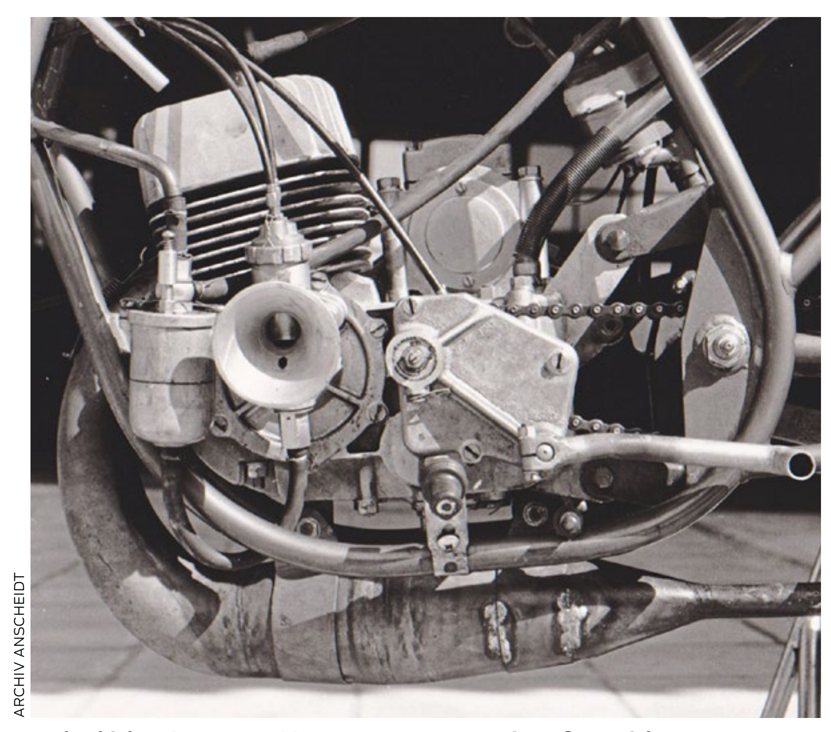


Suzuki RM62 (1962)	
Motor	Luftgekühlter Einzylinder-Zweitakter, Einlass Drehschieber-gesteuert
Bohrung x Hub	40 x 39,5 mm
Hubraum	49,6 ccm
Leistung	10 PS bei 12 000/min
Leergewicht	55 kg



ARCHIV ANSCHEIDT

Ernst Degner: Vier Siege in Folge und WM-Titel in der ersten 50er-Saison



ARCHIV ANSCHEIDT

Drehschieber-Steuerung, 22-mm-Rennvergaser mit großem Trichter



ARCHIV ANSCHEIDT

Trockenkupplung, Achtganggetriebe, Zündung über Primärtrieb

Superbike-WM

Triumph mit dabei

Der britische Motorradhersteller Triumph hat seine Ankündigung wahr gemacht und wird nach der neuen Regel mit der 765er-Dreizylinder antreten. Dafür haben sie sich mit Simon Buckmaster, Hannes Soomer und Stefano Manzi verstärkt.

Von: **Imre Paulovits**

Nach dem neuen Supersport-Regelwerk wurde das Nakedbike Triumph Street Triple 765 RS inklusive der Verkleidung und der oberen Gabelbrücke der früheren Daytona homologiert. Dieses Motorrad fuhr bereits in der Britischen Meisterschaft, um das Regelwerk zu erproben, nun wird das englische Werk, wie es schon im Sommer angekündigt wurde, in die WM einsteigen. Bereits 2021 hieß das Team in der Britischen Meisterschaft Dynavolt Triumph, es wird vom ehemaligen 500er-WM-Piloten Simon Buckmaster geführt. Sein PTR-Team war bis 2020 mit Honda in der Supersport-WM unterwegs, jetzt kehrt er mit neuer Marke und neuen Fahrern zurück.

Der Este Hannes Soomer war zuletzt auf der Yamaha des Kallio-Teams unterwegs, brach sich 2021 allerdings ein Bein und musste Assen und Most auslassen, wurde aber auch so mit zwei Top-5-Plätzen WM-Zwölfter. Ihm zur Seite wird Stefano Manzi stehen, der aus der Moto2 kommt, von der VR46 Academy unterstützt wird, letztes Jahr bei Pons fuhr und WM-19. wurde. Manzi fuhr 2021 in Jerez auch in der Supersport-WM die GMT94-Yamaha und wurde Neunter. ■



WORLDSBK

Hannes Soomer (l.) wird im Team von Simon Buckmaster Triumph fahren

Superbike-WM

Mehr Sicherheit

Auch wenn sich 2022 in der Superbike-WM technisch nichts ändert, so ergreifen Dorna und FIM Maßnahmen, um die Sicherheit der Fahrer weiter zu erhöhen.

Von: **Imre Paulovits**

Die Superbike-Kommission tagte seit dem Saisonfinale mehrmals mittels Video-Konferenzen. In der letzten Saison war aufgefallen, dass ein wieder gestartetes Superpole-Rennen zu kurz ist, weil die Fahrer in nur fünf Runden zu viel Risiko auf sich nehmen müssen, um im Ziel in einer guten Position zu sein, und so unnötig viele gefährliche Situation entstehen. Künftig wird ein wieder gestartetes Superpole-Race mindestens acht Runden lang sein.

Parallel zur Motorrad-WM wird auch in der Superbike-WM die Fitness von verletzten Fahrern gründlicher geprüft. So muss jeder Fahrer, der Knochen-, Gelenks-, Muskel- oder Nervenverletzungen hatte, eingehende medizinische Unterlagen von seinem behandelnden Arzt mitbringen und diese der medizinischen Kommission vorlegen. Nach Stürzen müssen die Helme von Fahrern, die in ein Medical Center gebracht wurden, von dort den technischen Stewards übergeben werden, bei Kopfverletzungen dem Labor der Universität Saragossa. ■



WORLDSBK

Superbike-WM: Wieder gestartete Superpole-Rennen mindestens acht Runden

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Lorenzo Baldassarri, MotoGP-Rookies-Cup-Sieger von 2011 und nach der Moto2-Saison 2018, wo er WM-Fünfter wurde, ein heißer Kandidat für eine MotoGP-Karriere, wird 2022 in der Supersport-WM fahren. Letztes Jahr wurde er bei MV Agusta nur WM-31. und hoffte, danach im Supersport-Team des italienischen Herstellers unterzukommen, dort wurden aber Niki Tuuli und Bahattin Sofuoglu verpflichtet. Nun hat der 25-jährige Italiener einen Platz in einem Spitzenteam erhalten. Er wird neben dem Ungarn Péter Sebestyén bei Evan Bros fahren, wo 2019 Randy Krummenacher und 2020 Andrea Locatelli Weltmeister wurden.

SUPERSPORT-300-WM

Yuta Okaya war der erste japanische Sieger eines Supersport-300-WM-Laufs, als er 2020 das zweite Rennen in Barcelona gewann. 2021 wurde er WM-Fünfter, jetzt will der 22-Jährige einen Angriff auf den WM-Titel starten. Er wird in diesem Jahr beim holländischen MTM-Kawasaki-Team am Start sein, das 2020 mit Jeffrey Buis und 2021 mit Adrián Huertas Weltmeister wurde. Seine Teamkollegen werden die Holländer Victor Steeman und Ruben Bijman sein.

YAMAHA R3 BLU CRU EUROPEAN CUP

Für dieses Jahr haben neben Fahrern aus Europa auch welche aus Australien sowie Nord- und Südamerika eine Nennung für Yamahas internationalen Nachwuchscup für 14–20-Jährige abgegeben. Bei sechs Rennen zur Superbike-WM werden sie am Start sein: 8.–9. April in Aragón, 22.–23. April in Assen, 10.–11. Juni in Misano, 15.–16. Juli in Donington, 29.–30. Juli in Most und 9.–10. September in Magny-Cours. Das erste Mal werden sie sich aber am 18. März im spanischen Aragón treffen, wo der offizielle Vorsaison-Test stattfindet.



Vorn Plessinger (#7), links Barcia (#51), rechts lauert Roczen (#94)

ALIGN MEDIA

Roczen Rückschlag

Der souveräne Sieger von Anaheim, Ken Roczen, musste in Oakland zwei Stürze einstecken und rutschte deshalb auf den fünften Gesamtrang ab. Jason Anderson siegte. Weil er als Einziger zweimal auf dem Podium stand, ist GasGas-Pilot Justin Barcia neuer Spitzenreiter.

Von: **Thomas Schiffner**

Es war nicht das Wochenende der Deutschen bei der zweiten Runde der US-Supercross-Meisterschaft in Oakland, auch wenn nur drei auf der Startliste standen. Drei? Freestyler Kai Haase, der schon beim Auftakt in Anaheim mehrmals gestürzt war, verletzte sich beim Training unter der Woche in Kalifornien, brach sich dabei den linken Fuß und muss bereits nach seinem ersten Auftritt die Heimreise antreten.

Der Schneeberger Dominique Thury, der schon letztes Jahr sein Glück in der 250er-Klasse versucht hatte, qualifizierte sich für den Vorlauf, wurde dort auf seiner Yamaha starker Sechster und war damit direkt für das Finale qualifiziert. Von der 17. Startposition schaffte es der Sachse bis auf P13, bevor er, wie sein Vorbild Ken Roczen, im Waschbrett stürzte.

Roczens Pechsträhne begann im zweiten Qualifikationstraining: Der Sieger von Anaheim verlor die Honda in der schweren Whoops-Sektion, fiel quer auf die Strecke und wurde prompt auch noch von seinem amerikanischen Teamkollegen Chase Sexton erwischt, der ebenfalls stürzte. Beide HRC-Piloten konnten weiterfahren, Roczen schaffte im zweiten Vorlauf hinter Eli Tomac sogar den zweiten Platz.

Zwei Kawas vorn

Im Finale startete der Thüringer hinter Sexton, Yamaha-Novize Tomac und Kawasaki-Neuling Jason Anderson als Vierter und fand sich sogar unter den Top 5 wieder. An der Spitze navigierten zur allgemeinen Überraschung mit Adam Cianciarulo und Anderson zwei grüne Kawasakis – bis in Runde 4 Anderson die Spitze übernahm und Cianciarulo nach und nach von Aaron Plessinger, Justin Barcia und Eli Tomac aufgeschnupft wurde. Zum Rennende machte der Mann aus Florida einen Fehler und fand sich im Ziel auf P12 wieder.

Dramatisch wurde es nach vier Minuten für Roczen: Der Thüringer kam wieder im Waschbrett, diesmal am Ende, zu Fall und verlor rund zehn Plätze. Von P16 schaffte er den 13. Platz und musste sich mit zehn Punkten zufriedengeben.

Jason Anderson, zum zweiten Mal überhaupt auf Kawasaki, hatte fast vier Jahre nach seinem Meistertitel endlich wieder Grund zur Freude: „47 Rennen seit meinem letzten Sieg, das war eine verdammt lange Zeit. Aber ich hatte immer das Gefühl, dass ich die Power und den Speed zum Siegen habe. Ich komme mit der Kawasaki schon sehr gut zurecht und ich lerne von Tag zu Tag dazu", sagte der 28-jährige „El Hombre" aus New Mexico.

Für KTM-Mann Aaron Plessinger war der zweite Platz absolutes Neuland – sein zweites Podium überhaupt, aber sein erstes für KTM: „Der Auftakt in Anaheim war ein bisschen schwierig. Aber ich hatte eine sehr gute Woche mit dem Team. Wir testeten einiges, und das drehte die Dinge herum. Mein zweites Podium in der 450er-Klasse. Ich weiß gar nicht, wie ich diesen Jungs danken soll", so der 26-jährige Cowboy aus Ohio happy.



GASGAS

Neuer Leader: GasGas' Justin Barcia

Barcia neuer Leader

Eigentlicher Gewinner im Ring-Central Coliseum aber war Justin Barcia: Dritter in Anaheim, Dritter in Oakland – macht 42 Punkte und provisorisch Platz 1 für den GasGas-Piloten im zweiten Jahr, mit drei Zählern vor Anderson und Cooper Webb. „Ich habe einfach mein Rennen gefahren und hatte Spaß dabei. Ich sah Eli (Tomac) von hinten kommen und wusste, ich muss den Hammer auspacken. Ich wollte die zwei vor mir packen, aber sie waren fürchterlich schnell", resümierte der 29-Jährige aus Florida.

Für Roczen ist noch nichts verloren: Die ersten sechs trennen nur sechs Punkte. Am Samstag in San Diego wartet die nächste Chance auf den Thüringer. ■

US-SUPERCROSS

Oakland (USA), 15. Januar

1.	Jason Anderson (USA)	Kawasaki
2.	Aaron Plessinger (USA	KTM
3.	Justin Barcia (USA)	GasGas
4.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
5.	Malcolm Stewart (USA)	Husqvarna
6.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
7.	Cooper Webb (USA)	KTM
8.	Marvin Musquin (F)	KTM
9.	Chase Sexton (USA)	Honda
13.	Ken Roczen (D)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 2 von 17 Läufen

1.	Justin Barcia	42 Punkte
2.	Jason Anderson	39
3.	Cooper Webb	39
4.	Aaron Plessinger	37
5.	Ken Roczen	36
6.	Eli Tomac	36
7.	Marvin Musquin	34
8.	Malcolm Stewart	34
9.	Chase Sexton	32
10.	Joey Savatgy (USA), KTM	27


VELDHUIZEN

Die Überraschung in Örnsköldsvik: Franz Mayerbüchler fuhr auf Platz 5

Ein Neuer für den GP

Eisspeedway-Deutschland hat einen neuen Grand-Prix-Fahrer: Franz Mayerbüchler qualifizierte sich mit starker Leistung für die WM-Endrunde 2022. Der Österreicher Harald Simon kam ebenfalls sicher weiter. Die Russen siegten.

Von: **Thomas Schiffner**

Der Eisspeedway-GP beginnt am 12. Februar mit vier Deutschsprachigen in Russland. Harald Simon und Franz Mayerbüchler überzeugten in Örnsköldsvik, Franky Zorn und Hans Weber erhielten von der FIM Dauer-Wildcards.

Erste Überraschung beim einzigen WM-Qualifyer unter guten Eisbedingungen letzten Samstag im nordschwedischen Örnsköldsvik – Luca Bauer hatte abgesagt. „Das hatte persönliche Gründe. Ich will mich ganz auf die Europameisterschaft konzentrieren“, erklärte der 23-Jährige gegenüber MSa. Für Bauer kam der Reservefahrer Niclas Svensson ins Rennen, was dem ehemaligen GP-Teilnehmer jedoch kein Glück brachte: Gleich in Heat 1 ging dem Schweden der Motor fest, Franz Mayerbüchler konnte nicht ausweichen und torpedierte sein Motorrad, woraufhin beide stürzten. Svensson verletzte sich leicht, war damit aber schon aus dem Rennen.

Im Rennverlauf machten die Russen Nikita Bogdanov und Dmitry Khomitsevich den Tagessieg unter sich aus. Als Europameister Bogdanov in Heat 18 über die ganze Renndistanz vor Ex-Weltmeister Khomitsevich lag, waren ihm Sieg und Punktemaximum sicher. Der junge Baschkire zählt in seiner jetzigen Form zu den Topfavoriten der WM.

Simon dritte Kraft

Harald Simon war die dritte Kraft hinter den Russen und sah bis zum letzten Durchgang wie ein Podiumsfahrer aus. Doch deutlich in Führung in Heat 17, stellte sich das Bike des 54-jährigen Waldviertlers in einer Rille quer, und Simon stürzte schmerzhaft aufs Eis. Platz 4 und die Qualifikation für seine 18. WM waren ihm aber bereits sicher. Der 24-jährige Schwede Ove Ledström überholte Simon auf dem dritten Podiumsplatz.

Die Überraschung dieser WM-Quali war jedoch Franz Mayerbüchler. Er hatte sich neben Benedikt Monn als einziger Deutscher beim DMSB für die Quali gemeldet. Der 28-jährige Inzeller setzte mit einem Laufsieg von P3 aus im zweiten Durchgang den Grundstein. Nach zwei dritten Plätzen brauchte er im letzten Lauf zwei Punkte zum Weiterkommen, fuhr aber als Letzter los. Dann schnappte er sich zwei Konkurrenten auf einmal und stieß in der letzten Kurve auf P1 vor. Damit wurde Mayerbüchler Fünfter und fährt in Togliatti seinen ersten GP: „Ich habe vorher in Bollnäs fünf Tage trainiert und bin schon mit einem guten Gefühl angereist.“

Benedikt Monn, Schützling von „Eishans“ Weber, schied mit einem Ausfall und einem Sturz chancenlos aus. ■


VELDHUIZEN

Trotz Sturz sicher im Grand Prix: Harald Simon (vor Andrej Divis)

EISSPEEDWAY-WM

Qualifikation Örnsköldsvik (S), 15.01.

1.	Nikita Bogdanov (RUS)	15 Punkte
2.	Dmitry Khomitsevich (RUS)	14
3.	Ove Ledström (S)	12
4.	Harald Simon (A)	10
5.	Franz Mayerbüchler (D)	9
6.	Aki Ala-Riihimäki (FIN)	9
7.	Max Koivula (FIN)	8
8.	Lukás Hutla (CZ)	8
Ausgeschieden:		
9.	Jiri Wildt (CZ)	7
10.	Jimmy Hörnell (S)	7
16.	Benedikt Monn (D)	3



NACHRICHTEN

INZELL WIEDER ABGESAGT

Zum dritten Mal nach 2020 und 2021 musste der DMV Südbayern vergangene Woche den für 11.–13. März geplanten Eisspeedway-Grand-Prix Deutschland in Inzell absagen. Der Freistaat Bayern erlaubt wegen der Covid-19-Situation bei Sportveranstaltungen keine Zuschauer. Da unklar ist, wann sich die Situation bessert, mussten die Organisatoren erneut den Stecker ziehen. Die bereits erworbenen Tickets behalten weiterhin Gültigkeit, können aber auch über den Veranstalter rückabgewickelt werden. Inzell ist die erste Motorsport-Veranstaltung, die im dritten Jahr in Folge wegen Corona gecancelt werden muss. Im GP-Kalender stehen damit nur noch Togliatti (12./13. Februar) und Heerenveen (2./3. April).

WM OHNE IWANOV

Daniil Iwanov, vierfacher Eisspeedway-Weltmeister, der vor Weihnachten bei der russischen Meisterschaft in Togliatti schwer gestürzt war, sitzt wieder auf dem Bike. Letzte Woche trainierte er in Togliatti russische Nachwuchsfahrer. Seine WM-Teilnahme hat der mit Wildcard gesetzte Russe jedoch abgesagt. Den WM-Start am 12. Februar bestreiten damit die Russen Dinar Valeev (Titelverteidiger), Dmitry Koltakov (FIM Wildcard), Bogdanov, Khomitsevich (beide qualifiziert) sowie ein lokaler Wildcardfahrer.

MXGP-AMPEL AUF GRÜN

Trotz der Omikron-Welle sind in Großbritannien bei Sportveranstaltungen wieder Zuschauer zugelassen. Damit rechnet der Promoter mit einem planmäßigen Beginn der Motocross-Weltmeisterschaft am 20. Februar in Matterley Basin. Auch für den zweiten Grand Prix in Argentinien am 6. März sollen die Ampeln auf Grün stehen. Dort finden schon seit dem Jahreswechsel Speedwayrennen der internationalen Landesmeisterschaft in vollen Stadien statt.

Alle Enduro-Weltmeister

	80 ccm/250 ccm VT*/Jugend**/125 ccm ZT***	125 ccm/Frauen*	250 ccm/Enduro 1*	500 ccm/Junior*
1990	Thomas Bieberbach (DDR) Simson	Paul Edmondson (GB) KTM	Kari Tiainen (FIN) Suzuki	Peter Hansson (S) KTM
1991	Pierfranco Muraglia (I) Kawasaki	Jeff Nilsson (S) KTM	Kari Tiainen (FIN) Suzuki	Sven-Erik Jönsson (S) Husqvarna
1992	Gian-Marco Rossi (I) HRD	Jeff Nilsson (S) KTM	Giorgio Grasso (I) Kawasaki	Tulio Pellegrinelli (I) Honda
1993	Gian-Marco Rossi (I) HRD	Paul Edmondson (GB) Husqvarna	Giorgio Grasso (I) Kawasaki	Giovanni Sala (I) KTM
1994		Paul Edmondson (GB) GasGas	Giovanni Sala (I) KTM	
1995		Petteri Silván (FIN) Husqvarna	Giovanni Sala (I) KTM	
1996		Fausto Scovolo (I) Honda	Paul Edmondson (GB) GasGas	
1997		Shayne Watts (AUS) KTM	Stéphane Peterhansel (F) Yamaha	
1998	Gian-Marco Rossi (I) Honda*	Roman Michalik (CZ) TM	Giovanni Sala (I) KTM	
1999	Vesa Kytönen (FIN) Kawasaki*	Juha Salminen (FIN) KTM	Petteri Silván (FIN) GasGas	
2000	Matteo Rubin (I) KTM	Juha Salminen (FIN) KTM	Stefan Merriman (AUS) Husqvarna	
2001	Stéphane Peterhansel (F) Yamaha*	Petteri Silván (FIN) Husqvarna	Juha Salminen (FIN) KTM	
2002	Peter Bergvall (S) Yamaha*	Petteri Silván (FIN) Husqvarna	Samuli Aro (FIN) Husqvarna	
2003	Peter Bergvall (S) Yamaha*	Petri Pohjamo (FIN) GasGas	Stefan Merriman (AUS) Honda	
2004			Stefan Merriman (AUS) Yamaha*	
2005			Iván Cervantes (E) KTM*	Cristóbal Guerrero (E) GasGas*
2006			Iván Cervantes (E) KTM*	Joakim Ljunggren (S) Husaberg*
2007			Juha Salminen (FIN) KTM*	Joakim Ljunggren (S) Husaberg*
2008			Mika Ahola (FIN) Honda*	Thomas Oldrati (I) KTM*
2009	Romain Dumontier (F) Husqvarna**		Mika Ahola (FIN) Honda*	Oriol Mena (E) Husaberg*
2010	Mario Román (E) KTM**	Ludivine Puy (F) GasGas*	Antoine Méo (F) Husqvarna*	Lorenzo Santolino (E) KTM*
2011	Jonathan Manzi (I) KTM**	Ludivine Puy (F) GasGas*	Juha Salminen (FIN) Husqvarna*	Jérémy Joly (F) Honda*
2012	Giacomo Redondi (I) KTM**	Laia Sanz (E) GasGas*	Antoine Méo (F) KTM*	Mathias Bellino (F) Husaberg*
2013	Jamie McCanney (GB) Husaberg**	Laia Sanz (E) Honda*	Antoine Méo (F) KTM*	Mathew Phillips (AUS) Husqvarna*
2014	Davide Soreca (I) Yamaha*	Laia Sanz (E) Honda*	Christophe Nambotin (F) KTM*	Daniel McCanney (GB) Beta*
2015	Mikael Persson (S) Yamaha**	Laia Sanz (E) KTM*	Eero Remes (FIN) TM*	Jamie McCanney (GB) Husqvarna*
2016	Jack Edmondson (GB) KTM**	Laia Sanz (E) KTM*	Eero Remes (FIN) TM*	Giacomo Redondi (I) Honda*
2017	Andrea Verona (I) TM**	Maria Franke (D) KTM*		Bradley Freeman (GB) Beta*
2018	Ruy Barbosa (RCH) Husqvarna**	Sanna Karkkainen (FIN) KTM*	Bradley Freeman (GB) Beta*	Matteo Cavallo (I) Beta*
2019	Hamish McDonald (NZ) Sherco**	Jane Daniels (GB) Husqvarna*	Bradley Freeman (GB) Beta*	Andrea Verona (I) TM*
2020	Sergio Navarro (E) Husqvarna**	Jane Daniels (GB) Husqvarna*	Andrea Verona (I) TM*	Hamish McDonald (NZ) Sherco*
2021	Albin Norrbin (S) Fantic**	Laia Sanz (E) GasGas*	Andrea Verona (I) GasGas*	Matteo Pavoni (I) TM*





E1-Weltmeister Andrea Verona auf GasGas

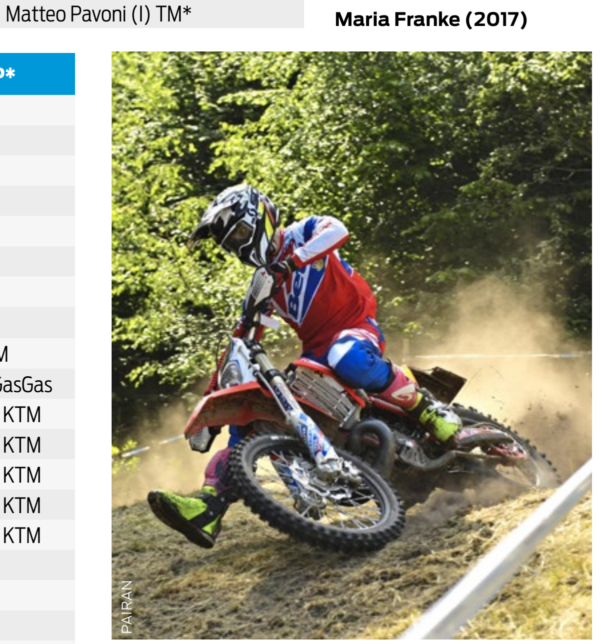


Jugend-Champion Albin Norrbin auf Fantic



Deutsche Weltmeisterin Maria Franke (2017)

	350 ccm VT/400 ccm VT*/Enduro 2**	+350 ccm VT/500 ccm VT*/Enduro 3**	Gesamt/Enduro GP*
1990	Otakar Kotrba (CZ) Husqvarna	Jimmie Eriksson (S) Husaberg	
1991	Lent Karlsson (S) Husaberg	Jaroslav Katrinak (CZ) Husaberg	
1992	Mario Rinaldi (I) KTM	Kari Tiainen (FIN) Husqvarna	
1993	Sven-Erik Jönsson (S) Husqvarna	Fabio Farioli (I) KTM	
1994	Mario Rinaldi (I) KTM	Kari Tiainen (FIN) Husqvarna	
1995	Anders Eriksson (S) Husaberg	Kari Tiainen (FIN) Husqvarna	
1996	Anders Eriksson (S) Husaberg	Peter Jansson (S) Husaberg	
1997	Mario Rinaldi (I) KTM	Kari Tiainen (FIN) KTM	
1998	Björne Carlsson (S) Husaberg*	Anders Eriksson (S) Husqvarna*	Giovanni Sala (I) KTM
1999	Giovanni Sala (I) KTM*	Anders Eriksson (S) Husqvarna*	Petteri Silván (FIN) GasGas
2000	Mario Rinaldi (I) KTM*	Kari Tiainen (FIN) KTM*	Juha Salminen (FIN) KTM
2001	Stefan Merriman (AUS) Husqvarna*	Anders Eriksson (S) Husqvarna*	Juha Salminen (FIN) KTM
2002	Juha Salminen (FIN) KTM*	Anders Eriksson (S) Husqvarna*	Juha Salminen (FIN) KTM
2003	Anders Eriksson (S) Husqvarna*	Juha Salminen (FIN) KTM*	Juha Salminen (FIN) KTM
2004	Juha Salminen (FIN) KTM**	Samuli Aro (FIN) KTM**	Juha Salminen (FIN) KTM
2005	Samuli Aro (FIN) KTM**	David Knight (GB) KTM**	
2006	Samuli Aro (FIN) KTM**	David Knight (GB) KTM**	
2007	Mika Ahola (FIN) Honda**	Iván Cervantes (E) KTM**	
2008	Johnny Aubert (F) Yamaha**	Samuli Aro (FIN) KTM**	
2009	Johnny Aubert (F) KTM**	Iván Cervantes (E) KTM**	
2010	Mika Ahola (FIN) Honda**	David Knight (GB) KTM**	
2011	Antoine Méo (F) Husqvarna**	Mika Ahola (FIN) Honda**	
2012	Pierre-Alexandre Renet (F) Husaberg**	Christophe Nambotin (F) KTM**	
2013	Alex Salvini (I) Honda**	Christophe Nambotin (F) KTM**	
2014	Pierre-Alexandre Renet (F) Husqvarna**	Matthew Phillips (AUS) KTM**	
2015	Antoine Méo (F) KTM**	Mathias Bellino (F) Husqvarna**	
2016	Matthew Phillips (AUS) Sherco**	Steve Holcombe (GB) Beta**	Matthew Phillips (AUS) Sherco*
2017	Josep García (E) KTM**		Steve Holcombe (GB) Beta*
2018	Eero Remes (FIN) TM**	Steve Holcombe (GB) Beta**	Steve Holcombe (GB) Beta*
2019	Loïc Larrieu (F) TM**	Steve Holcombe (GB) Beta**	Brad Freeman (GB) Beta*
2020	Steve Holcombe (GB) Beta**	Bradley Freeman (GB) Beta**	Steve Holcombe (GB) Beta*
2021	Josep Garcia (E) KTM**	Bradley Freeman (GB) Beta**	Bradley Freeman (GB) Beta*



Meister aller Klassen und E3 Brad Freeman



Zweimal E2-Meister Josep Garcia

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder





Audi



RS 6, 2022, rot, Leder schwarz, viele Extras, ohne Zulassung und km, Nettoexport möglich, 148.600,- €.Tel. 0172/8667555

Bentley



Continental GT 6.0, 2012, 86000 km, 2. Hd., 423 kW (575 PS), alle KD´s bei Bentley München, Garantie, 63.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57799



BMW

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



Ferrari

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H



1966 Ferrari 330 GTC, Matching Numbers, wunderschön.
Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



Mondial t Cabrio, 1991, 43000 km, H-Kennz., Servo, ABS, Scheckheft, Topzustand, 59.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57800

ISO



1966 Iso Grifo GL 300 Serie I, nur 77 gebaut, aufwändig restauriert, perfekt! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H



Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

McLaren



675LT Coupé, 2016, 13200 km, dt. Fzg., 496 kW (675 PS), orangerot, Topausstattung, Neuzust., Garantie, 229.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57802

Mercedes



1971/89 Merc. R107 300/500 SL , nur 1. Hd., bis 50.000 km, dt. Auslief. ...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H



2010/18 Mercedes G 500 Cabriolet, mit wenigen km...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



Kaufe jedes G Modell, ab Bj. 2018, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57798



SL 500 R107, 12/88, ***29146 km***, Wertgutachten 1-, Orginalzustand, unfallfrei, Reifen, Batterie u.v.m. neu, kein Wartungsstau, arcticweiss, Leder blau, Verdeck dunkelblau, Hardtoplift, Fondsitze, TÜV, ASU, H-Kennz., nicht zugel., VB 80.900,- €. 56651 Oberzissen, Tel. 0172/6928500

mehr: motor-klassik.de Nr. 57769

www.Rennsportshop.com



1957/63 Merc. 300 SL mit perfekter Historie...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H





968 Cabrio Club Sport inkl. H-Gutachten, EU-Ausst., TÜV, Lack & Reifen neu, EZ 92, saub. Hist., 37.000,-. 0152/29362733

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

BMW E30 325i, Gr. A, Wagenpass, 233 Renngetriebe, 240 PS, Sicherheitstank, Bilstein, VB 30.000,- €. Tel. 0172/5210166



www.berlin-tuning.com H





>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

Literatur

msa, 31 Jahrgänge seit 1990 abzugeben, je 20,- €, auch einzeln. w.grimm@wgvschleiz.de

Christophorus, 120 Hefte ab 1952/53 - keine vollständigen Jahrgänge - zu verkaufen. Tel. 0157/51637676



Noch vor Ostern 2022
Ledenon 29.3.-3.4. 22
wahlweise 2, 3, 4, 5, 6 Tage buchbar
alles mit Geld-zurück-Garantie bei Absage wegen Covid-19 durch Veranstalter oder Strecke
GAAAAS! www.art-motor.de





Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht
sportvers.de



Carbon- und Verbundfaser Reparaturen. Wir reparieren Ihre Schäden an Sichtcarbon Fahrzeugteilen sowie alle Verbundfaser Strukturen fachgerecht. Anfragen unter bertkep@web.de H







Etablierte Firma für Motorradersatzteile zu verkaufen: Wir sind ein familiengeführtes Unternehmen mit einem Onlineshop für Motorradersatzteile für die Rennstrecke und Straße. Leider müssen wir nun nach 30 erfolgreichen Jahren unsere Tätigkeit schweren Herzens aufgeben. Bei Interesse freuen wir uns von Ihnen zu hören. Kontaktaufnahme: petrba@outlook.com H

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 6/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



RED BULL

Fliegende Neuntonner: Die spektakulären Trucks kommen in der Dakar-Berichterstattung leider immer etwas zu kurz

Verdienter Champ

F1-Saisonfinale 2021
MSa 1–3/2022

Ich sehe Parallelen zwischen den ersten WM-Titeln von Lewis Hamilton (2008) und Max Verstappen (2021). Beide wurden im letzten Rennen erst wenige Meter vor der Ziellinie entschieden. Zwei Kurven vor dem Rennende – Konkurrent Felipe Massa war bereits im Ziel – überholte Hamilton damals den auf Slicks im Regen fahrenden Toyota-Piloten Timo Glock und sicherte sich den wichtigen fünften Platz. Massa hat sicherlich auch einige Zeit benötigt, um diese Schlappe zu verdauen. Alles in allem war 2021 dennoch eine an Spannung, direkten Duellen der WM-Gegner und Überholmanövern selten zu sehende GP-Saison.

Hans Peter Eiserloh
D-56727 Mayen

In der Summe aller Rennen ist sehr anschaulich zu sehen, wer der verdiente Weltmeister geworden ist: 10 zu 8 Siege, 18 zu 17 Podestplätze, 652 zu 297 Führungsrunden und 2989 zu 1582 Führungskilometer sprechen eine eindeutige Sprache. Max Verstappen wird durch diesen WM-Titel noch selbstbewusster. Daher kann die nächste Saison nur noch spannender werden. Hamilton wird sich strecken müssen, da er gleich von zwei Seiten Feuer bekommt – vom neuen hungrigen Teamkollegen und vom Weltmeister 2021.

Michael Vogel
D-73337 Bad Ueberkingen

Als langjähriger Kimi-Fan fand ich es schade, dass er nun die große Bühne verlassen hat. Mit ihm ging der letzte wirkliche Charakter. Seine Funksprüche werden ewig in Erinnerung bleiben. Auf ein schönes neues Leben abseits der GP-Pisten!

Mit Unverständnis lese ich immer wieder von einem unwürdigen Champion Verstappen. Viele brechen die Saison auf die letzte Runde zurück. Das ist schlicht falsch! Durch den Abbruch in Imola, den Abschuss in Budapest, den Reifenplatzer in Baku und den Crash in Silverstone war es Hamilton erst möglich, die WM offen zu halten. Fortuna war natürlich in der letzten Runde auf Verstappens Seite. Ich nenne es „das Glück des Tüchtigen".

Sven Debus
per E-Mail

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

7. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Grand-Prix-Strecke)

17. April 2022: Freies Fahren Hockenheimring

28. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Nordschleife)

30. Mai 2022: Freies Fahren Bilster Berg

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

täglich Mittwoch, 19. Januar bis Dienstag, 25. Januar		
je 20.00	NASCAR Cup 2021, div. Rennen (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
Mittwoch, 19. Januar		
19.30	Div. F1-Klassiker 1984–1986 (Zus.)	Sky Sport F1*
22.00	Formel 1 2021, GP der USA	Sky Sport F1*
Donnerstag, 20. Januar		
19.30	Div. F1-Klassiker 1985–1987 (Zus.)	Sky Sport F1*
22.00	Formel 1 2021, GP von Mexiko	Sky Sport F1*
Freitag, 21. Januar		
19.30	Div. F1-Klassiker 1985–1987 (Zus.)	Sky Sport F1*
22.00	Formel 1 2021, GP von Brasilien	Sky Sport F1*
Samstag, 22. Januar		
09.00	F1-Klassiker, GP von Japan 2003	Sky Sport F1*
11.00	Extreme E 2021, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
12.00	F1-Klassiker, GP von Belgien 2004	Sky Sport F1*
14.00	Formel 1 2021, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
19.30	Div. F1-Klassiker 1986–1989 (Zus.)	Sky Sport F1*
22.00	Formel 1 2021, GP von Katar	Sky Sport F1*
Sonntag, 23. Januar		
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
10.25	NASCAR Cup 2021, Saisonrückblick	Sport 1+*
11.00	Supercars 2021, 1000 km Bathurst	Sport 1+*
12.00	Rally Monte Carlo, Power Stage **LIVE**	Servus TV D**
13.05	Rally Monte Carlo, Power Stage (Aufz.)	Servus TV A**
19.30	F1-Klassiker 1986–1989 (Wh. von Sa.)	Sky Sport F1*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
19.30	Div. F1-Klassiker 1987–1989 (Zus.)	Sky Sport F1*
22.00	Formel 1 2021, GP von Saudi-Arabien	Sky Sport F1*
Montag, 24. Januar		
15.35	Supercars 2021, 1000 km Bathurst (Zus.)	Sport 1+*
19.30	Div. F1-Klassiker 1985–1989 (Zus.)	Sky Sport F1*
ab 20.55	Div. Motorrad-Sendungen (bis 00.30)	Motorvision TV*
22.00	Formel 1 2021, GP von Abu Dhabi	Sky Sport F1*
Dienstag, 25. Januar		
19.30	Div. F1-Klassiker 1986–1995 (Zus.)	Sky Sport F1*
22.00	Formel 1 2021, Saisonrückblick	Sky Sport F1*

Livestream/Internet

Donnerstag, 20. Januar bis Sonntag, 23. Januar		
–	Rallye Monte Carlo, komplett **LIVE**	wrcplus.com*
Freitag, 21. Januar		
22.00	Rallye Monte Carlo, Highlights des Tages	redbull.tv
Samstag, 22. Januar		
07.00	6h Abu Dhabi, Qualifying **LIVE**	YouTube
11.25	6h Abu Dhabi, Rennen **LIVE**	YouTube
22.00	Rallye Monte Carlo, Highlights des Tages	redbull.tv
Sonntag, 23. Januar		
22.00	Rallye Monte Carlo, Highlights des Tages	redbull.tv

*kostenpflichtig **D = Deutschland, A = Österreich

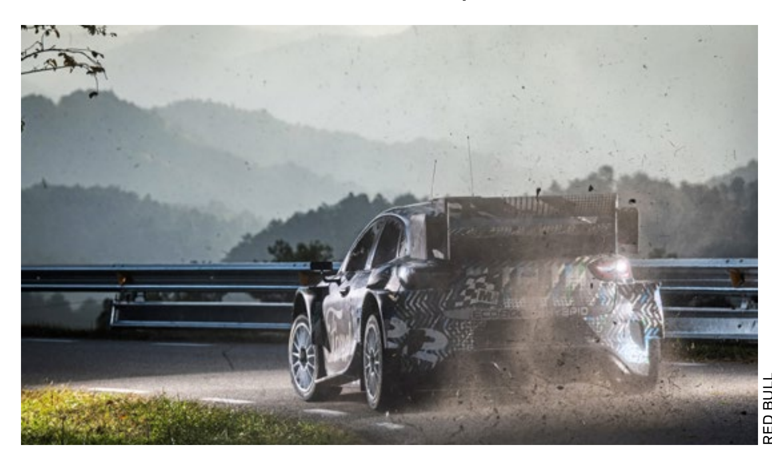
Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
21./22.01.	Trophée Andros, Lans-en-Vercors	F
20.–23.01.	Rallye-WM, 90. Rallye Monte Carlo	F/MC
22.01.	24h Series, 6h Abu Dhabi	UAE
Motorrad		
22.01.	US-Supercross, San Diego	USA

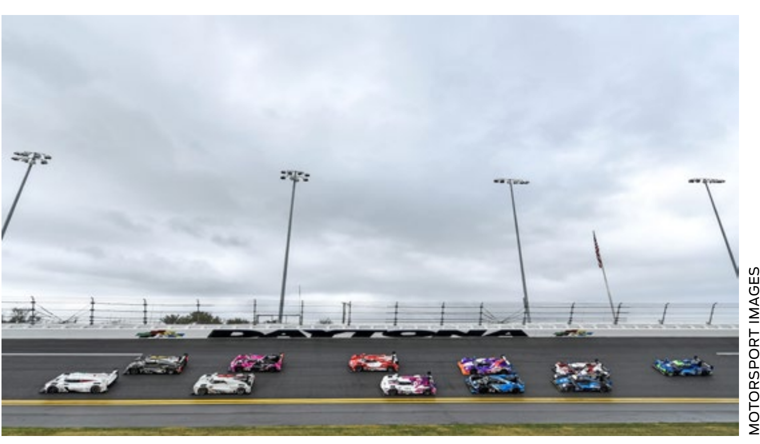
Vorschau


XPB

Formel-1-Interview: Mit welchen Problemen kämpfte Daniel Ricciardo 2021


RED BULL

Rallye-WM: Der Auftakt der neuen Hybrid-Ära beim Klassiker in Monte Carlo


MOTORSPORT IMAGES

Roar-Test Daytona: Die letzten Proberunden vor dem 24-Stunden-Spektakel



HRC

US-Supercross: Kann Ken Roczen in San Diego seine Schlappe wieder ausbügeln?



auto motor und sport EVENT
Die schönsten
Erlebnisse
mit dem Auto
Leidenschaft • Fernweh • Action • Grenzbereiche
auto motor und sport EVENT
PROGRAMM
2022
NEU
Sport & Lifestyle Programm
Die schönsten
Erlebnisse
mit dem Auto
· Leidenschaft
· Fernweh
· Action
· Grenzbereiche
REISEN
TRAININGS
EVENTS
Jetzt buchen unter:
0711/182-1977
info@actionteam.de
actionteam
Event.Motorpresse.de
action team, 70162 Stuttgart